
UC-NRLF
$B 558 767

Die Verdienste der Franzosen um die Entdeckung & geographische Erforschung der australischen Küste und der Inseln des Stillen Ozeans von 1783—1830.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

genehmigt

von der Philosophischen Fakultät

der

Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität

zu Bonn.

Von

Johannes Büntgen

aus **Leutesdorf a. Rh.**

Promoviert am 18. Dezember 1907.



Bonn 1907.

Buchdruckerei Seb. Foppen, Bonn a. Rh.

Berichterstatter: **Geh. Reg.-Rat Prof. Dr. J. J. Rein.**

Meinen Eltern

in Liebe und Dankbarkeit gewidmet.



A Einleitung.

Der Spanier Vasco Nuñez de Balboa, Statthalter von Darien, war der erste, der am 25. September 1513 von der Landenge von Panamá aus den Grossen Ozean erblickte[1]). Da er in südlicher Richtung vorgedrungen war, nannte er ihn Mar del Sur (Südsee); im Gegensatz dazu wurde der Nord-Atlantische Ozean von da ab längere Zeit Mar del Norte (Nordmeer) genannt. 2 Jahre früher, also im Jahre 1511, hatten sich die Portugiesen der Westgrenze dieser Südsee von Osten her genähert, indem Francisco Serrano unmittelbar nach der Eroberung von Malakka durch den berühmten Albuquerque die Molukken entdeckte. Nun konnte mit den der damaligen Zeit zu Gebote stehenden Mitteln die Lage dieser wertvollen Inselgruppe nicht genau bestimmt und somit nicht festgestellt werden, ob sie nach der Demarkationslinie Papst Alexanders VI. Spanien oder Portugal zugehöre. Fernão de Magalhães[2]) nahm ersteres an und erbot sich im Dienste Karl I. von Spanien auf westlicher Fahrt die Gewürzinseln für spanische Rechnung aufzusuchen. Er erhielt dazu fünf Schiffe. Von Osten kommend erreichte er den Grossen Ozean,[3]) nachdem er die von ihm entdeckte und nach ihm benannte Strasse zwischen Patagonien und Feuerland

[1]) Magazin merkwürdiger Reisen, Bd. XXI.

[2]) Fernão de Magalhães (oder Ferdinand Magellan, wie er bei uns gewöhnlich genannt wird), ein portugiesischer Edelmann, hatte unter Albuquerque an der Eroberung von Malakka teilgenommen, und wandte, da er sich von seinem Könige nicht genügend belohnt glaubte, „vom Teufel getrieben," wie Barros in seinem Geschichtswerk Decada terceira Da Asia Bd. III p. 140 sagt, seinem Vaterlande den Rücken und bot Karl I von Spanien (Carl V, wie er als deutscher Kaiser heisst) seine Dienste an.

[3]) Den er „Stiller Ozean" nannte; bei Barros heisst er stets „mar do Ponente" (Westmeer).

durchfahren hatte, im November 1520. Wenn er auf seiner weiteren Fahrt nur wenige Inseln entdeckte, so kommt das lediglich daher, dass er wegen der herrschenden Kälte möglichst schnell den Aequator zu erreichen suchte[4]) und daher seinen Kurs nahe der Amerikanischen Küste nach Norden, also durch den inselarmen Teil des Ozeans, nahm. Die erste wichtige Entdeckung waren die Marianen, die er Ladrónes (Diebesinseln) nannte, die zweite die Philippinen, auf denen er, bevor er das Ziel seiner Fahrt, die Molukken, erreichte, den Tod fand. Alsbald wurde eine Reihe anderer Seefahrer ausgesandt, zum Teil von Europa, zum Teil von der Westküste Amerikas. Da sie aber, alle dem von Magalhães eingeschlagenen Wege folgten, so gewann die Kenntnis von den Inseln des Stillen Ozeans durch sie nur wenig. Erst in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts und zu Beginn des 17. finden wir eine Reihe von Unternehmungen, die, von ganz anderen Ideen hervorgerufen, zu viel grösseren Resultaten führten. Unter dem Einflusse von Vorstellungen, die aus dem Altertum überkommen waren, hatte namentlich die Entdeckung der Nordküste von Neu-Guinea den Gedanken an ein grosses Süd- oder Australland, die „Terra australis nondum cognita," wie es in Ortelius'Atlas (Spanische Ausgabe von 1602) heisst, neu belebt. Callao, der Hafen von Lima, war der Ausgangspunkt dreier Expeditionen, von denen die beiden ersten 1567-1569 und 1595-1597 von Alvaro de Medaña, die dritte 1606 von P. F. de Quiros ausgeführt wurden.[5])

Durch diese Reisen wurden entdeckt die Salomons-Inseln, der Santa-Cruz-Archipel, den Carteret 200 Jahre später Königin-Charlotte-Inseln nannte, Ponape, die wichtigste Insel der Karolinen, die Paumotu- und Gesellschafts-

[4]) Barros III. p. 145. [5]) Man vergleiche: j. Lorscheid: Die von Callao ausgegangenen Entdeckungsfahrten der Spanier in die Südsee

Inseln und Australia del Espiritu Santo, die Cook später New-Hebrides nannte. Die letzte der drei Reisen ist noch besonders dadurch bemerkenswert, dass auf ihr der Steuermann des Quiros, L. V. de Torres, nachdem er bei der Untersuchung von Australia del Espiritu Santo durch einen Sturm von Quiros getrennt worden war, auf einer beispiellos kühnen Fahrt durch die Strasse zwischen Neu-Guinea und Australien hindurchfuhr und glücklich nach Manila gelangte.[6]) An diese Reise schliesst sich noch die Fahrt der beiden Niederländer Jacob le Maire und Willem Cornelis Schouten im Jahre 1616, die vor allem die Nordküste von Neu-Britannien und Neu-Guinea besuchten.

Damit hören die Versuche, das grosse Südland von Osten her zu erreichen, auf. Mit um so grösserer Energie wurden sie von Westen her wieder aufgenommen, um jedoch auch hier bald in Stillstand zu geraten. Als bedeutendster Seefahrer dieser Epoche ist ohne Zweifel Abel Tasman zu bezeichnen, der 1642 die Südspitze Tasmaniens[7]) umfuhr und damit den Wahn zerriss, dass Australien das Nordende des grossen Südpolarlandes sei, der dann auf seiner weiteren Fahrt auf Neu-Seeland stiess,[8]),

[6]) Wie so manche spanische Entdeckung jener Zeit ging die Erinnerung an diese wichtige Fahrt verloren. Erst bei der Eroberung Manilas durch die Engländer 1762 wurde in dem dortigen Archiv ein Bericht von Torres über seine Fahrt gefunden, den Dalrymple übersetzte und durch die Einführung des Namens „Torres-Strasse" ihrem Entdecker ein dauerndes Denkmal setzte.

[7]) Das er selbst Van-Diemensland nannte (Tasman, Journ. vom 25. Nov. p. 66). Der Name Tasmanien, bürgerte sich, ohne dass man ein bestimmtes Jahr für seine Einführung bezeichnen könnte, im Laufe des 19. Jahrhunderts allmählich ein und ist heute der allgemein gebräuchliche. Schon bei Dumont d'Urville heisst es in Bezug hierauf „l'île de Van-Diémen, que quelques géographes désignent sous le nom de Tasmanie". Dum. d'Urv. l. q. 198.

[8]) Man vergleiche Abel Tasman: „Dit landt hebben wy den naem gegeven van het Statenlandt, ter eere van de Hoogh Me Hren Staten . . . . en vertrouwen dat dit de vaste cust is van het onbekende Zuytlandt."
Tasman: Journ. vom 19. Dez. 1642. p. 86.
Ueber den Namen Neu-Seeland sagt d'Urville

dessen Nordspitze er für die des Australlandes hielt, dann den Tonga-Archipel entdeckte und nördilch von Neu-Guinea nach den Molukken zurückkehrte.

Seine zweite Reise 1644, auf der er den im Nord-Westen berührten Küstenstrich Australiens Neu-Holland nannte, welche Bezeichnung man später irrtümlicherweise auf den ganzen Erdteil anwandte, steht hinter der ersten an Bedeutung weit zurück.

Die nun folgende Periode des Stillstandes der Entdeckungen von 1645 bis auf Cook wird noch einmal durch die glänzenden und berühmten Fahrten des englischen Flibustierführers Dampier in den Jahren 1699 und 1700 unterbrochen. Dieser kühne Seefahrer bereicherte unsere Kenntnis von Australien, namentlich seiner Nordwestküste, sowie eines Teiles von Ozeanien, insbesondere von Neu-Guinea und Neu-Britannien in einem für seine Zeitverhältnisse und die ihm zu Gebote stehenden Mittel ganz bedeutenden Masse.

Alle seine Vorgänger aber übertraf James Cook, der auf seinen drei Reisen 1768-1779 eigentlich die Südsee aus dem Dunkel hervorholte und den Nebel zerstreute, der bis dahin trotz der zahlreichen voraufgegangenen Fahrten durch die Südsee über dem unermesslichen Ozean lagerte. Was ihm aber einen so grossen Ruhm und seiner Tätigkeit eine so hohe Bedeutung verschafft, das ist nicht bloss die grosse Ausdehnung seiner Entdeckungen, sondern vor allem die Sorgfalt und Genauigkeit der von ihm gemachten Aufnahmen, die alle seine Arbeiten in so hervorragendem Masse auszeichnen. Auf seiner ersten Reise,

„On ignore qui fut le premier qui leur impose ce nom.
Dumont d'Urville, II. 294.
Meinicke neigt zu der Ansicht, dass er dem Lande wenig später und zwar von Tasman selbst beigelegt wurde, da er sich bereits auf der Karte bei Thevenot von 1665 findet. Mein.: Die Inseln des stillen Ozeans I 354, Anm. 8.

auf der ihn die verdienstvollen Botaniker Jos. Banks und der Schwede Dr. Solander begleiteten, traf er, von Neu-Seeland kommend, auf die Ostküste Australiens beim Cap Howe (37° 35′ S. 150° O.) und landete in der Botany-Bay.[9] (34° S., 151° 13′ O.). Mit ausserordentlicher Genauigkeit wurde darauf die Ostküste nach Norden hin untersucht. Nachdem man an dem Cap Tribulation fast wie durch ein Wunder dem Tode entgangen war, besserte er im Hafen Endeavour (dem heutigen Cooktown) sein Schiff aus, verliess dann bei der Insel Lizard die Küste, um jedoch bald wieder wegen der gefährlichen Riffe zurückzukehren,[10] gelangte dann zum Cap York und durch die von ihm wieder entdeckte Torresstrasse in den indischen Ozean.

Die zweite Reise, 1773-1774, war der Erforschung der Inseln des Stillen Ozeans und der Aufsuchung des grossen, bereits in die Polarzone zurückgedrängten Austral-landes gewidmet. Auf dieser Reise berührte er 1773 zum zweiten mal Neu-Seeland, die Paumotu- und die Gesellschafts-Inseln, fand dann den Archipel Tonga wieder auf und begab sich über Neu-Seeland in das südliche Polarmeer, wo er endgültig feststellen konnte, dass die sogenannte terra australis ein Phantasiegebilde war. Auf der Rückkehr besuchte er 1774 Waihu oder die Oster-Insel und erreichte darauf nach einem zweiten Besuche der Gesellschafts-Inseln und der Tonga-Gruppe die Neuen Hebriden, die er in ihrer ganzen Ausdehnung aufnahm, entdeckte dann auf seiner weiteren Fahrt Neu-Caledonien,

---

9) Banks und Solander waren von dem Reichtum und der Eigenart der Flora an den Küsten dieser Bucht so überrascht, dass sie ihr diesen Namen gaben im Widerspruche mit Cook, der sie Stechrochenbay benennen wollte.

10) Das von Cook unerforscht gelassene Küstenstück wurde von Leutnant Jefferies im Mai 1816 untersucht.

von dem er nur die Ostküste erforschte, und kehrte dann über Neu-Seeland um Amerika nach Europa zurück.

Die dritte Reise, obschon in erster Linie der Erforschung der Küste New-Albions (so genannt von Francis Drake) gewidmet, war doch für die Erweiterung der Kenntnisse Ozeaniens von grosser Bedeutung; denn sie führte zur Entdeckung der Hawai-Inseln, die von ihm Sandwich-Inseln genannt wurden und auf denen er selbst den Tod fand.

B. Hauptteil.

1. Die Reise von Lapérouse 1785—1788.

Die grossartigen Ergebnisse dieser bis dahin beispiellosen Reisen Cooks erregten natürlich das Interesse und die Bewunderung der ganzen zivilisierten Welt. Vor allem waren es die Franzosen, die nicht ohne Neid und Eifersucht sahen, wie ein Engländer den Ruhm und das Verdienst davontrug, die Kenntnisse von einem bis dahin zum Teil noch gänzlich unbekannten, zum Teil nur spärlich erforschten grossen Stücke unseres Planeten mächtig gefördert und im Zusammenhange damit dem Welthandel und der Kolonisation ein neues, grosses, fruchtbares Feld erschlossen und dem überseeischen Verkehr neue Bahnen gewiesen zu haben. Mit Sehnsucht sah der König dem Tage entgegen, wo auch die französische Flagge ruhmvoll durch den Stillen Ozean geführt werde. Leider brachen um diese Zeit nach vierzehnjähriger Friedensperiode im Jahre 1778 die Feindseligkeiten gegen England wieder aus, indem Frankreich den nordamerikanischen Staaten in ihrem Unabhängigkeitskriege gegen England seine Unterstützung lieh. Durch diese Kämpfe war die französische Flotte in den amerikanischen Gewässern so sehr in Anspruch genommen, dass an eine friedliche Operation zum Zwecke überseeischer Entdeckungen vor der Hand nicht zu denken war. Erst als dem Ringen im Jahre 1783 durch den Frieden von Versailles ein Ende gemacht wurde, wurden Frankreichs Hände und Schiffe frei, um ebenfalls auf dem Schauplatze der englischen Entdeckungen zu erscheinen. Ludwig XVI., der selbst ausgedehnte geographische Kenntnisse besass und mit Interesse alle Entdeckungsreisen und besonders die von Cook verfolgt hatte,

war die Seele der Unternehmungen. Eine Expedition, bestehend aus den Fregatten Boussole und Astrolabe, wurde ausgerüstet und Lapérouse ausgewählt, um die Schiffe durch die Gefahren eines weitentlegenen Meeres hindurchzuführen. Jean François Galaup de Lapérouse, geboren zu Albi im Departement Tarn am 22. August 1741, widmete sich von seiner frühesten Jugend an dem Seemansberufe, dem er bis zu seinem Lebensende mit freudiger Aufopferung und selbstloser Entsagung treu blieb. An den Kämpfen in Nordamerika nahm er tätigen Anteil und erregte durch seine Unerschrockenheit und Tüchtigkeit die Aufmerksamkeit so sehr, dass er als der geeignete Mann erschien, die französische Flagge im Weltenmeere zu entfalten und erfolgreich hindurchzuführen. Er selbst befehligte die Boussole, sein Waffenbruder Delangle die Astrolabe.

Am 1. August 1785 ging die Expedition von Brest aus unter Segel mit der Hauptbestimmung, die Küsten Nordamerikas und Asiens zu erforschen. Auf der Fahrt durch den Stillen Ozean besuchte Lapérouse zunächst die Oster-Inseln, berührte auf der Fahrt nach Norden die Sandwich-Inseln und landete an der Nordwestküste Amerikas beim Berge St. Elias unter 60⁰ N. Dabei entdeckte er einen Hafen, der Cook entgangen war und Port des Français genannt wurde. Nachdem man den Hafen in seiner ganzen Ausdehnung durchforscht, die mineralogischen Bestandteile und vegetabilischen Produkte der Umgebung studiert hatte, wobei man verschiedentlich mit den Eingeborenen in Verkehr und Tauschhandel trat und ihre Sprache, Sitten und Gewohnheiten beobachtete[11]), wandte man sich nach Süden bis zur Montery-Bay, die man am 24. September 1786 verliess, um den Ozean zu durchschneiden. Zunächst steuerte man auf die in spani-

[11]) Lap. Bd. II, IX. p. 208- 241.

schen Karten verzeichnete Ile de Nostra Señora de la Gorta[12]), nicht um diese Insel zu besuchen, sondern um sie vielmehr, da ihre Existenz sehr zweifelhaft war, aus der Karte zu streichen. Lapérouse besuchte auch den Ort, an dem sie liegen sollte, ohne sie jedoch zu finden. Dagegen entdeckte er westlich von den Hawai-Inseln am 5. Oktober 1786 eine kleine, baumlose, von einer ausgedehnten Bank umgebene Felseninsel, die den Namen Necker-Insel erhielt (23° 35′ N. 166° 59′ O.)[12]) und westlich davon die für die Schiffahrt äusserst gefährliche „basse des frégattes françises, die den Schiffen beinahe verhängnisvoll geworden wäre[13]) Auf der weiteren Fahrt durchschnitt die Flotte die Reihe der Marianen im Norden bei Assuncion, wobei man einige Irrtümer alter Karten hinsichtlich der Lage dieser Inseln berichtigen konnte. Nach einem kurzen Aufenthalte auf der Reede von Macao und einer längeren Rast im Hafen von Cavite wandte Lapérouse sich nach Norden, um die japanischen Gewässer zu besuchen, worunter man das Meer zwischen den Inseln Japans und der Küste der östlichen Tatarie zu verstehen hat. Diese Gegend der Erde war damals nur durch die von den Missionaren gesammelten Ueberlieferungen bekannt.[13]) Lapérouse war der erste, der sie genauer erforschte und ihre Gestalt und Grössenverhältnisse näher bestimmte, so dass man ihn wohl mit Recht als den Entdecker des japanischen Meeres ansehen könnte. Nachdem er die zu Corea gehörige Insel Quelpaert aufgenommen hatte, rückte er im Zickzack kreuzend allmählich nach Norden vor. Dichter Nebel erschwerte die Untersuchungen oft sehr und hemmte den Lauf der Schiffe, bis schliesslich nördlich von 45° die Nebel verschwanden und die Küsten sich in voller

[12]) Lap. II, 330, [12]) Lap II 334, [13]) Lap. II, 339.
[13]) Lap. III 26.

Klarheit zeigten. Je weiter man vorrückte, um so mehr verengerte sich das Meeresbecken, wobei die Tiefe immer mehr abnahm, ein Umstand, der unter 50° 54′ N. dem weiteren Vordringen ein Ziel setzte. Vergebens suchte Lapérouse nach Norden durchzudringen. Ein unterseeischer Sandwall, der die Insel Sachalin mit dem Festlande verbindet, versperrte den Weg. Dass Lapérouse jedoch den Inselcharakter Sachalins richtig erkannt hat, geht unzweifelhaft aus seinem Bericht hervor.[14]). Nach Süden zurückkehrend machte Lapérouse wohl die wichtigste Entdeckung seiner Reise, wenigstens des uns bekannten Teiles seiner Reise, nämlich der Strasse zwischen Sachalin und Jesso, die seinen Namen trägt. Er war der erste, der diese Strasse durchfuhr[15]) und dann durch die Boussole-Strasse zwischen den Kurilen hindurch wieder den offenen Ozean erreichte, um im Hafen von Petropawlowsk (53° N, 159° O.) vor Anker zu gehen. Dieser Aufenthalt auf Kamtschatka ist insofern von besonderem Interesse, als von hier aus ein Mitglied der Besatzung, Jean-Baptiste-Barthélemy Lesseps, mit den Berichten[16]) über den Verlauf der Reise bis dahin über Land nach Frankreich entsandt wurde und als einziger Ueberlebender der ganzen Expedition sein Vaterland wiedersah. Nach Vollendung seiner Arbeiten an der asiatischen Küste besuchte Lapérouse auf seiner Fahrt nach Süden die Samoa-

[14]) Je ne pouvais plus douter que l'île que nous prolongions depuis 47° . . . ne fût l'île Ségalien. Lap. III. 87.

[15]) Schon 1643 hatte ein holländisches Schiff der Kastricum unter de Vries die Strasse gesehen, (von ihm stammt auch der Name der benachbarten Aniwa-Bay) aber er hatte es nicht gewagt, zwischen den Inseln hindurchzufahren, die er für die Vorsprünge einer grossen Bai hielt. Die Häufigkeit der Nebel, die auch die Fahrt der französischen Fregatten so oft aufgehalten hatte, war ohne Zweifel die Ursache dieses Irrtums. Lap III. 132.

[16]) Diese Berichte bilden die Grundlage des von Milet-Mureau herausgegebenen vierbändigen Werkes „Voyage de Lapérouse autour du monde." Paris 1789.

und Tonga-Inseln und warf am 16. Januar 1788 Anker in der Botany-Bay in dem Augenblicke, als Arthur Phillip diese Bai verliess, um nordwärts von ihr in PortJackson den Grundstein zur ersten australischen Colonie Englands zu legen.[17]). Seine Abfahrt von der Botany-Bay hat wenige Zeit später stattgefunden, und seitdem hat man keine Nachricht mehr von ihm erhalten. Ueber seine Absichten gibt sein letzter Brief an den Marineminister vom 7. Februar 1788 Auskunft, und da sein Inhalt gewissermassen den Faden für die nachfolgende Expedition bildet, so wollen wir ihn im Urtexte folgen lassen:

Je remonterai aux isles des Amis, et je ferai absolument tout ce qui m'est enjoint par mes instructions, relativement à la partie méridionale de la nouvelle Calédonie, à l'isle Santa-Cruz de Mendana, à la côte du sud de la terre desArsacides de Surville, et à la terre de la Louisiade de Bougainville, en cherchant à connaître si cette dernière fait partie de la nouvelle Guinée, ou si elle en est séparée.Je passerai, à la fin de juillet 1788, entre la nouvelle Guinée et la nouvelle Hollande, par un autre canal que celui de l'Endeavour„ si toutefois il en existe un. Je visiterai, pendant le mois de septembre et une partie d' octobre, le golfe de Carpentaria, et toute la côte occidentale de la nouvelle Hollande jusqu' à la terre de Diemen; mais de manière, cependant, qu'il me soit possible de remonter au nord assez tôt pour arriver, au commencement de décembre 1788, à l'isle de France (Bd. IV. p. 228.)

17) Man vergl. Voyage du gouverneur Phillip à Botany-Bay, Paris 1791, cap. VII 64—68 und Dumont d'Urville I 216.

2. Die Reise d'Entrecasteaux's, 1792—1793.

Drei Jahre vergingen, ohne dass man von Lapérouse irgend eine Nachricht erhielt; und als zu Beginn des Jahres 1791 immer noch keine Spur von ihm gefunden war, da wurde der Wunsch, eine Rettungsexpedition auszurüsten und die Küsten, die er nach seiner Abfahrt aus der Botany-Bay berührt haben musste, erforschen zu lassen, allgemein. D'Entrecasteaux[18]) wurde mit dieser ehrenvolle Aufgabe betraut. Sein bereits bekanntes Verdienst, seine Talente, und seine lange Erfahrung gaben die Versicherung, dass die Lösung der Aufgabe keinem geeigneteren übertragen werden konnte. Er übernahm das Kommando der Recherche, während Kapitän Huon Kermandec den Oberbefehl über die Espérance führte. An Gelehrten besass die Expedition vor allem den unermüdlichen und gründlichen Botaniker M. Labilliardière, sowie den unerschrockenen und opferfreudigen Naturforscher Riche, der einmal fast das Opfer seines Wissensdurstes geworden

[18]) Joseph-Antoine Bruni de d'Entrecasteaux 1739 zu Aix geboren war der Sohn eines Parlamentspräsidenten der Provinz. Sein sanfter und von Natur wohlgesinnter Charakter hatten ihn zur Aufnahme der religiösen Eindrücke, die er in seiner Kindheit empfing, geeignet gemacht, und er bewahrte stets den frommen Sinn, den weder das Leben noch sein Beruf in ihm erschüttern konnte. Sein gesundes Urteil und seine Freude an weitgebenden Plänen liessen ihn mit gleichem Erfolge an alle Dinge seine Studien anknüpfen. Und durch diese beiden Eigenschaften, die hauptsächlich sein Verdienst bezeichnen, hat er sehr viel Aufsehen in der Marine erregt, wo er immer geachtet wurde als Offizier wegen seiner Talente, als Kommandant wegen seiner Gerechtigkeit und Leutseligkeit. Während des Krieges mit England 1778—1783 war er mit der Verwaltung der Häfen und Magazine betraut. Im Jahre 1785 erhielt er das Kommando der Seestreitkräfte in Indien und wurde darauf Gouverneur von Mauritius. 1792 und 1793 unternahm er jene denkwürdige Expedition zur Aufsuchung von Lapérouse, wodurch er sich einen unsterblichen Namen schuf, auf der er aber, ohne sein Vaterland wiederzusehen, am 20. Juli 1793 sein verdienstreiches Leben beendete.

wäre[19]) Die wegen ihrer Sorgfalt und Genauigkeit stets und allseitig bewunderten Karten sind das Verdienst der tüchtigen Ingenieur-Geographen Beautemps-Beaupré und Jouvency. Und nicht in letzter Linie war es die Pflichttreue eines jeden Einzelnen, das Bestreben, den an ihn gestellten Anforderungen zu genügen, welches, geleitet durch die weise Umsicht und sanfte Strenge des Kapitäns, der Expedition die Erfolge brachte, die sie nach Cook zu einer der wissenschaftlich bedeutendsten Entdeckungsreisen des 18. Jahrhunderts machen.

D'Entrecasteaux erreichte Australien am 20.April 1798 bei dem Felsen Mewstone im Süden von Van-Diemensland.[20]) (Tasmanien). Nachdem man dessen Lage genau aufgenommen hatte, drang man in den südlichen Teil der Stormbay vor. Zwar hatte d'Entrecasteaux beabsichtigt, in die von Furneaux entdeckte weiter nördlich gelegene Adventure-Bay einzulaufen, doch war der Irrtum, der durch die Aehnlichkeit der Küsten und ein falsches Signal des Fähnrichs Willaumez veranlasst war, für die Geographie dieser Gegenden von äusserst segensreichen Folgen, indem er zu einer Anzahl hervorragender Entdeckungen führte. So fand man zunächst eine grosse Bucht, die bedeutend bessere Ankerplätze aufwies als die Adventure-Bay und den Namen baie de la Recherche erhielt. Sie zerfällt in zwei von Natur getrennte Teile, den port du sud und den port du nord. Beide, vor allem aber der südliche, wurden eingehend durchforscht. Und dabei entdeckte Luzancay den in einen nach Westen sich erstrecken-

[19]) Rossel, I 196—208.
Labill, I 406—416.

[20]) Allerdings spricht d'Entrecasteaux noch von der Südküste Neu-Hollands, da die Bass-Str. und damit die Inselnatur Tasmaniens erst 9 Jahre nach Gründung der Colonie Port Jackson durch die kühne Fahrt des wackern Chirurgen Bass im Dezember 1797 entdeckt wurde. Einen Bericht über diese merkwürdige Reise gibt Flinders in seiner introduction p. 106—120.

den langen Meeresarm mündenden Huon-Fluss. Die schönste Frucht der Forschungen an den Küsten von Van-Diemensland ist die Entdeckung des Kanals, der die Insel Bruny von Van-Diemensland trennt und Canal de d'Entrecasteaux genannt wurde, eine Entdeckung, die, um mit Péron zu sprechen, unstreitig die sonderbarste und wichtigste unter allen neuen Entdeckungen an Diemenslande ist. „Sie war, so führt er aus, nach und nach einem Tasman, Furneaux, Cook, Marion ,Cox, Hunter und Bligh entgangen, und wurde für den französischen Admiral die Frucht eines Irrtums, der gefährlich hätte werden können."[21]) St. Aignan und Beautemps-Beaupré war es beschieden, das Vorhandensein dieser ebenso interessanten wie bedeutungsvollen etwa 40 km langen Wasserstrasse[22]) zuerst nachzuweisen. Mit 11 Mann-Besatzung und Lebensmitteln auf vier Tage fuhr das Boot am 18. Mai ab. Mit einem günstigen Südwinde erreichte man noch an demselben Tage die Stelle, an der der Kanal, zum Schlusse eine nördliche und nordnordwestliche Richtung einschlagend, in die Stormbay einmündet. Bruny, das bisher als Halbinsel gegolten hatte, war als Insel erkannt. Aber man begnügte sich nicht bloss mit der blossen Entdeckung, sondern benutzte die Rückreise, auf der man durch den für die Hinreise so günstigen Südwind drei volle Tage aufgehalten wurde, zur genauen Erforschung und Auf-

[21]) Péron: Voyage de découvertes aux terres australes 1800—1804, übersetzt von Prof. Hausleutner Bd. I. p. 183.

[22]) Labillardière nennt die Entdeckung une des découvertes géographiques les plus importantes pour la navigation. Il était de la plus grande utilité de connaître exactement à cette extrémité de la N.-Hollande où règnent des vents impétueux, les abris qu'elle peut offrir aux vaisseaux battus par la tempête. Labil. I, 192. Flinders sagt von ihr:
the result most amply repaid his labour, by opening to him the most important discovery which had been made in this country from the time of Tasman.
Flind, introd. p. 92.

nahme des Kanals, wobei man mit grosser Sorgfalt und Genauigkeit verfuhr. Und die auf Grund dieser Aufnahme angefertigten Karten haben stets die Bewunderung der nachfolgenden Seefahrer herausgefordert. Konnte z.B. Freycinet, der zehn Jahre später unter Baudin dieselben Küsten sah, d'Entrecasteaux grösseres Lob spenden, als wenn er sagt: „Si l'on est muni des excellens plans de M. Beautemps-Beaupré, on pourra y naviguer, soit de jour, soit de nuit, sans craindre d'être induit en erreur"?[23]) In gleichem Sinne spricht sich Flinders über Beautemps-Beaupré's Karten aus: „the charts of the bays, ports and arms ot the sea at the south-east end of Van-Diemen's-Land, constructed in this expedition by Mons. Beautemps-Beaupré and assistants, appear to combine scientific accuracy and minuteness of detail, with an uncommon degree of neatness in the execution: they contain some of the finest specimens of marine surveying, perhaps ever made in a new country."[24])

Die Lage des Kanals d'Entrecasteaux an den äussersten Enden des Erdballes, die Menge seiner prächtigen grösseren und kleineren Häfen, seiner stillen Buchten, seiner reizenden Baien, die Verschiedenartigkeit und Mannigfaltigkeit seiner Ufer und seines Hintergrundes haben zu allen Zeiten die Besucher in Erstaunen gesetzt. Treffend schildert uns Labilliardière, der unter d'Entrecasteaux die erste Fahrt durch den Kanal mitmachte, das Malerische und Angenehme der Schiffahrt zwischen den Ufern des Kanals, indem er schreibt: „De quelque côté que la vue se portât, on appercevait des enfoncemens spacieux où le navigateur battu par la tempête peut venir en toute confiance chercher un abri. L'oeil parcourrait avec étonnement l'immensité de ces havres qui contien-

[23]) Freycinet: Navig. et géogr. p. 38.

[24]) Flind.: introd. p. 63.

draient aisément toutes les flottes des puissances maritimes."[25])

Eine einzige ausgedehnte Sandbank findet sich in dem Kanal und zwar an der Stelle, wo er sich zu einer weiten Bucht, der baie de l' Isthme erbreitert.. Der Umstand, dass diese Bank in gleicher Entfernung von den Enden des Kanals liegt, legt die Vermutung nahe, dass sie von der Flut, die von beiden Seiten hier zusammentrifft, aufgebaut ist.[26])

Nicht so erfolgreich, ja in manchen Stücken ungenau und unrichtig waren die Beobachtungen und Aufnahmen im nördlichsten Teile der Stormbay. Sowohl dieses Mal wie auch beim zweiten Aufenthalte daselbst im folgenden Jahre gelang es d'Entrecasteaux nicht, den Zusammenhang der Insel Tasman mit Van-Diemenslande nachzuweisen. Umso segens- und erfolgreicher war die Untersuchung der Westküste Neu-Caledoniens. Diese Insel war von Cook im Jahre 1774 entdeckt und auf der ganzen Ostküste befahren worden. D'Entrecasteaux war der erste, der nach Cook die Insel besuchte und längs der ganzen Westküste vorbeifuhr, so dass man erst durch seine Untersuchungen ein klares Bild von der Insel erhalten hat. Von der Fichten-Insel, deren Lage man fast genau wie Cook zu 22° 42′ S und 167° 34′ O bestimmte, fuhr man an der ganzen Westseite der Insel entlang nach Norden. Parallel mit der an der Ostküste sich hinziehenden nach ihrem Entdecker Cook benannten Riffkette dehnt sich auch an der Westküste eine nur selten unterbrochene für die Schiffahrt äusserst gefährliche Kette von Korallenriffen aus. Vergebens suchte d'Entrecasteaux durch sie hindurchzudringen und die Küste zu erreichen. Wie an verschiedenen anderen Stellen schien auch unter

25) Labill. I. p. 172.

26) Auch Labill spricht diese Ansicht aus I. p. 192.

$20^0 4'$ S eine Durchfahrt vorhanden zu sein. Als man sich jeddoch der Stelle näherte, sah man, wie das Meer im Innern einer tiefen Bucht mit solcher Heftigkeit brandete, dass eine Landung nur unter den grössten Gefahren hätte bewerkstelligt werden können. Man nannte die Bucht havre trompeur.[27]) In ihrer ganzen Ausdehnung wies die Insel nur wenig Spuren von Vegetation auf, und die geringe Anzahl der Eingeborenen, die man sah, liess auf grosse vegetabilische Armut schliessen. D'Entrecasteaux setzte die Untersuchung der Riffe, die sich noch etwa 250km über Neu-Caledonien hinaus erstrecken, bis zu ihrem Ende fort, welches zu $17^0 57'$S. und $162^0 41'$ O bestimmt wurde,[28]) dabei entdeckte er die von den Riffen umschlossene kleine Gruppe der Huon-Inseln sowie eine Anzahl zerstreuter Felsen, durch welche die Gefährlichkeit der Schiffahrt in diesen Gewässern noch gesteigert wird. Alle Arbeiten an Neu-Caledonien machen dem französischen Admiral viele Ehre, um so mehr, als sich keine glänzende Episode, keine merkwürdige Beobachtung daran anschliessen konnte. Mit der Absicht, die Inseln südöstlich von Neu-Guinea zu erforschen, wandte d'Entrecasteaux sich nach Norden, und zwar wollte er die Erforschung dieser Inselwelt mit der Aufnahme der Insel Bougainville beginnen, deren Westküste ja noch vollständig unbekannt war; zudem hatte noch kein Seefahrer bis dahin den Weg nach Norden zwischen den Louisiaden und dem Salomons-Archipel eingeschlagen. Und da über den Zusammenhang dieser Länder, namentlich der ersteren, mit Neu-Guinea noch keine massgeben-

[27]) D'Entrecasteaux scheint hier das Opfer einer Täuschung geworden zu sein. Nach der geogr. Lage kann sich nur um die St. Vincent-Bay handeln, die Meinicke als die beste des Landes bezeichnet. Mein. Die Ins. d. Still. Oz. I. 216.

[28]) Manche Stimmen des Zweifels sind darüber laut geworden, ob die ungeheuren Riffe wirklich an dem Punkte endigen, wo d'Entrecasteaux sie verliess. Dumont d'Urville löste 1827 diese Frage zu Gunsten d'Entrecasteaux's. Vergl. Dum. d'Urville Bd. IV, p. 480.

den Untersuchungen angestellt worden waren, so glaubte d'Entrecasteaux auf diesem Wege diese sehr wichtigen Fragen zu lösen. Doch führte er diese Arbeit erst im folgenden Jahre 1793 aus, während er sich bei seinem ersten Besuche darauf beschränkte, die Insel Bougainville sowie die ihr benachbarten kleineren Inselgruppen, wie die im Südwesten vorgelagerten Treasury- und Shortland-Inseln, geographisch aufzunehmen. Bougainville, das hinsichtlich seiner Gestalt und Richtung sehr an Neu-Caledonien erinnert, stimmt mit diesem auch darin überein, dass der Zugang an seiner Westküste durch eine langestreckte Reihe kleiner Inseln sehr gefährdet ist, hinter denen jedoch aller Wahrscheinlichkeit nach gute Ankerplätze liegen. Nördlich von Bougainville schliesst sich als letzte der Salomonen die Insel Buka[28]) an, deren Nordende man unter 5° 0′ 30″ S und 154° 34′45″ O bestimmte. Hier beendigte d'Entrecarteaux seine Aufnahmen und erreichte über die „Grünen Inseln" (Sir Charles Hardy-Inseln) Neu-Irland (Neu-Mecklenburg) bei seinem östlichsten Punkte, dem Cap Santa Maria. Von hier aus fuhr man der Küste entlang nach Süden, umsegelte das Cap St. Georg und ging im Hafen Carteret[30]) an der mittleren Westküste des südlichen Teils von Neu-Irland vor Anker. Während des Aufenthaltes vom 17 bis 24 Juli 1792 ging eine wahre Sintflut von Regenmassen nieder, eine Erscheinung, die Labilliardière aus der Natur der Oert-

[29]) Von Bougainville nach einem von den Eingeborenen häufig gerufenen Worte benannt. Labill., der dieses Wort auch sehr häufig hörte, hält es nicht für eine Bezeichnung der Insel. Labill. I, 227.

[30]) Benannt nach dem englischen Seefahrer Carteret, der mit den geringfügigsten Mitteln wertvolle Arbeiten ausführte. So fand er 1767 den von Mendana entdeckten Salomons-Archipel wieder auf, bestimmte die Nordgrenze von Neu-Britannien, entdeckte den St. Georg-Canal zwischen Neu-Britannien und Neu-Irland und erforschte darauf die Westküste der letztern Insel, wobei er die ersten Beobachtungen über die Bewohner dieses Landes macht.

lichkeit zu erklären sucht. „Der Hafen bildet ein Bassin, wo die mit Wasser beladenen Wolken, nachdem sie die hohen Gebirge Neu-Irlands überschritten haben, allmählich zur Ruhe gelangen, sodass bald der Augenblick eintritt, wo die Luft nicht mehr imstande ist, sie zu halten. Daher rühren dann die unaufhörlichen Regengüsse, die den Schiffern jede Lust nehmen müssen, dort zu landen."[31]) Astronomische Beobachtungen waren denn auch während des ganzen Aufenthaltes nicht möglich, ja die Lage des Hafens konnte nicht einmal bestimmt werden.[32]) Vergebens versuchte man das Observatorium auf der vor dem Hafen liegenden aus weissem Kalkstein aufgebauten Kokosinsel[33]) aufzuschlagen, aber die beständigen Regenfälle erlaubten nicht eine einzige Beobachtung zu machen.[34]) Nachdem man den Hafen verlassen und die St.-Georg-Str. durchfahren hatte, segelte man, ohne sich eingehender mit der Erforschung der Westküste Neu-Irlands zu beschäftigen, dem nächsten Ziele, den Admiralitätsinseln, zu. Der Kommandant des englischen Schiffes Sirius, Kapitän Hunter, wollte nämlich dort Eingeborene in europäischen Kleidungsstücken und Uniformen der französischen Marine gesehen haben.[35]) Wenn das nun auch den von Lapérouse in seinem letzten Briefe niedergelegten Absichten widersprach, so glaubte d'Entrecasteaux doch, die Angaben des Kapitäns prüfen zu müssen. Heute wissen wir, dass eine genaue Erforschung der Inseln in dieser Hinsicht erfolglos bleiben musste. Umso ergiebiger waren aber diese Arbeiten für die Wissenschaft. Ein grosser Teil der Inselgruppe, so die Inseln Jesus-Maria, St. Gabriel, St. Raphael, die Dreikönigsinseln, Vendola und

[31]) Lab. I 240. [32]) Rossel I 129.
[33]) Von Carteret benannt, obwohl spätere Seefahrer keine Kokospalmen dort fanden. Dum d'Urv. IV. 502.
[34]) Lab. I 242.
[35]) Lab I 19—21; Rossel I 66—74.

die grosse Admiralitätsinsel wurden genau durchforscht. Einzelne Inseln wurden ganz durchquert, und so kam es, dass man von dem Admiralitäts-Archipel bis in die neueste Zeit weit bessere und genauere Kenntnis hatte als von dem grösseren und wichtigeren Bismarck-Archipel. Bei der grossen Admiralitätsinsel brach d'Entrecasteaux die Untersuchungen ab, um zur Ergänzung der Vorräte den Magazinen der Molukken zuzustreben. Auf dieser Fahrt wurde das Cap der guten Hoffnung zu 0° 19′ 5″ S festgelegt, während Forrest 1774 Neu-Guinea noch einige Minuten nördlich des Aequators enden lässt.[36]) Auch die Aufnahmen der von Forrest benannten Kanary-Inseln, die man nach der Fahrt durch die zwischen Sallawatti und Batanta hindurchführende Sagowinstrasse berührte, stimmten nicht mit den von ihm gemachten Angaben überein; nach mancherlei Beobachtungen und zahlreichen geographischen Aufnahmen landete man am 6. September im Hafen von Amboina. Nachdem sich die Mannschaften von den Strapazen und Entbehrungen der langen Fahrt erholt hatten und die Vorräte ergänzt worden waren, verliess d'Entrecasteaux den Hafen, um die West- und Süd-Küste des australischen Kontinentes zu erforschen. Auf diesem Wege besuchte er den nordwestlichen Teil der Insel Timor, ebenso die benachbarte Insel Savoe (Savu). Bei der letzteren zeigte es sich, dass die Schilderungen, die Cook von der Schönheit und dem Pflanzenreichtum des Landes gibt, durchaus unzutreffend ist. D'Entrecasteaux sah nur einen sandigen Strand, und erst in einiger Entfernung von den Küsten setzte eine ziemlich schwache Vegetation ein, die keine Spur von Frische zeigte.

Die weitere Fahrt wurde durch starke Süd- Süd-Ost-Winde sehr beeinträchtigt und erschwert, so dass der

[36]) Forrest besuchte 1774 die Inseln Waigiu und Dorre sowie den westlichen Teil von Neu-Guinea nnd war der erste, der uns einen Blick in die Natur dieser Länder und ihrer Bewohner eröffnet hat.

französische Admiral seinen Plan, Australien bereits an der Sharksbay anzulaufen, aufgab, und auf das Cap Leeuwin lossteuerte. Am 5. April 1793 erreichte man dieses Kap, das aus einer Anzahl von Sandbergen besteht. D'Entrecasteaux hielt diese für Inseln und nannte sie îles Saint-Alouarn[37]), welcher Name der einen wirklich vorhandenen Insel geblieben ist. Während also die îles Saint-Alouarn das Cap Leeuwin darstellen, ist das von d'Entrecasteaux aufgenommene Cap Leeuwin, wie Flinders später nachwies, das Ostkap der Flindersbay, von jenem Blacklowpoint genannt.[38])

Hier beginnt nun die hafen- und wasserarme Südküste Australiens. Zum ersten Male war sie von dem Schiffe Leeuwin 1622 gesehen worden.[39]) Fünf Jahre später erreichte Peter Nuyts im „gulde Zeepard" diese Gegend und befuhr sie von Cap Leeuwin an bis zu dem von Flinders benannten Nuyts-Archipel. Das von ihm gesehene Land erhielt den Namen Nuytsland.[40]) Dass aber die Küste nach mehr als 150 Jahren geradezu für unbekannt angesehen wurde, geht aus d'Entrecasteaux's Instruktionen klar hervor. C'est (nämlich die Benennung des Landes) tout ce qu'on sait de cette partie de la Nouvelle-Hollande[41]); er solle die Länder besuchen und erforschen comme, s'il en faisait la première découverte."[42])

Ohne dass d'Entrecasteaux es wusste, war die Küste vom Cap Chatham (35° 3' S. 116° 35' O) bis zur Termination Insel (34° 32' S 122° 8' O) im Jahre vorher von

[37]) Flinders: terra australis I, p. 48. Dass übrigens dem gewissenhaften Franzosen selbst die Existenz der Inseln noch etwas zweifelhaft war, geht aus der Stelle seines Berichtes hervor: „Elles (nämlich die Sandberge) nous parurent séparées de la grande terre". Rossel I. p. 177.

[38]) Flind: terra austr. I, p. 49.

[39]) Flind: introd. 69.

[40]) Rossel: Instruction I, XXVI

[41]) ebenda I, XXVII.

[42]) Flind: introd. 59 u. 60.

Vancouver[42*]) befahren worden, wobei der von ihm benannte König-Georg-Sund entdeckt und erforscht worden war; doch stehen die hinsichtlich ihrer Genauigkeit[43]) sehr schätzenswerten Aufnahmen an Ausdehnung hinter denen der Franzosen zurück. Leider musste sich d'Entrecasteaux wegen starker West- Süd- West- Winde damit begnügen, das südliche Kap des Hafens zu 35° 10′ S und 115° 42′ 40″ O zu bestimmen.

Auf der weiteren Fahrt erreichte man da, wo Vancouvers Untersuchungen enden, jenes merkwürdige Labyrinth von Inseln und Felsenriffen, die über 600 km lang sich 150 km weit ins Meer erstrecken und Recherche-Archipel benannt wurden. Hinter ihnen liegt, gleichsam von diesem bedeckt, der Hafen Espérance, dessen Entdeckung ein Werk des Zufalles war. Zwischen den Inseln des Archipels hindurchfahrend sahen sich die Schiffe durch heftige Südwestwinde gezwungen, einen Ausweg nach dem offenen Meere zu suchen. Dabei wurden sie getrennt, und plötzlich erspähte ein kühner Offizier der Espérance, Legrand,[44]) die Bucht, in der man bald darauf vor Anker ging. Am andern Morgen erreichte auch die Recherche den Hafen. Zwar ist der Hafen vom Meere aus schwer zugänglich, doch ist er wegen der zahlreichen Inseln vollkommen sicher und geschützt, und seine Kenntnis ist für die Schiffahrt von um so grösserer Bedeutung, als brauchbare Häfen an der ganzen Südküste und vor allem in der grossen Australischen Bucht sehr selten sind. Im Eingange des Hafens liegt die Insel Observatoire (33° 55′ 17″ S, 121° 54′ 35″ O) zu deren beiden Seiten zwei gleich gute Strassen die Verbindung mit dem Meere ver-

---

[43]) Von ihnen sagt Flinders:
„Capitain Vancouver's chart is superior to that of the French from Cape Chatham to the Sound." Flind: terra austr. I p. 101.

[44]) Labill nennt denn auch den Hafen nach ihm „port Legrand", I, 391; doch ist der Name Esperance Bay allgemein.

mitteln. Das Land besteht aus grossen, hohen Dünen auf felsigem Grund mit wenigem Gesträuch; nur in einigen geschützten Tälern zwischen den Dünen findet sich eine bessere Vegetation und sogar einiges Trinkwasser.[45])

Nach einem unfreiwilligen Aufenthalte, der durch einen Streifzug des Naturforschers Riche hervorgerufen wurde, der den Naturwissenschaften interessante Beiträge über das Innere des Landes lieferte,[46]) verliess man den Hafen und begann mit der geogr. Erforschung des Recherche-Archipels. Vier Gruppen schied d'Entrecasteaux von einander: Die Westgruppe, zu der Moudrain als grösste und Observatoire gehören. Mit diesen hängt zusammen die Mittelgruppe, deren grösste Ile du milieu (Middle I.) ist. Von ihr getrennt erhebt sich weiter ins Meer vorspringend die Südostgruppe, und in ziemlicher Entfernung, schon nordöstlich vom Cap Malcolm beschliesst den Archipel die Ostgruppe, die nur aus kleinen Inseln und Riffen bestehend sich etwa noch 45 km weit an der Küste hinzieht. Wenngleich nun d'Entrecasteaux den Archipel mit der Sorgfalt und Genauigkeit erforschte, die allen seinen Arbeiten in so hohem Grade eigen ist, so ist es ihm doch ebenso wenig wie Flinders, gelungen, alle Inseln und alle Riffe aufzunehmen und eine durchaus vollkommene Karte zu entwerfen.

Nach beendigter Aufnahme des Archipels setzte man die Erforschung der äusserst eintönigen, wasser- und vegetationsarmen, hafenlosen Küste fort, wobei man als Endziel das Cap Adieu ins Auge gefasst hatte. Allein wegen des an Bord der Espérance eintretenden Wassermangels und derselben Ostwinde, durch die Vancouver seine Untersuchungen hatte abbrechen müssen, sah sich auch d'En-

[45]) Rossel: I p. 185.
[46]) Rossel: I 196—208; Lab. I 406—416.

trecasteaux veranlasst, noch vor dem Cap Adieu[47]) seine Aufnahmen einzustellen, um auf dem kürzesten Wege nach Van-Diemensland zu segeln.

Mehr als 1600 km waren erforscht, ja sozusagen entdeckt worden, während Vancouvers Untersuchungen nur etwa 700 km umfassen. Rückhaltlos sprechen denn auch spätere Forscher, die diese Gegenden besuchten, ihre Anerkennung aus, so Péron, wenn er schreibt:

„Das Land Nuyts, ebenfalls ein unsterbliches Denkmal der schönen geographischen Arbeiten, welche in diesen letzten Zeiten von den Franzosen ausgeführt worden sind, ist auf einer Strecke von mehr als 300 Meilen (lieues) in der Länge von d'Entrecasteaux mit so grosser Genauigkeit und mit Bemerkung so besonderer und einzelner Umstände untersucht worden, dass es selbst in Europa wenige Küsten gibt, von welchen man genauere und vollständigere hydrographische Karten hätte.[48])

Und bei Flinders heisst es: „the coast line, from Cape Leeuwin to near the longitude of 132°, was generally so well ascertained, and the charts of Vancouver and D' Entrecasteaux appered to be so good, that little remained in this space for future visitors to discover."[49])

Beim zweiten Besuche von Van-Diemenland ankerten die Schiffe wiederum im Canal de d'Entrecasteaux. Dabei wurden die Entdeckungen und Erforschungen des vorhergehenden Jahres vervollständigt und vor allem der Port du nord genau auf seine Gestalt, Grösse und Tiefe untersucht. Am 14. Februar ging Willaumez mit einer Expedition nach dem Hintergrunde der Stormbay ab, um die tiefen Buchten, die man im vorhergehenden Jahre dort gesehen hatte, zu untersuchen und gleichzeitig zu erkunden, ob die Länder, die Cook

[47]) Nach Flinders endigen seine Untersuchungen unter 31° 49' S und 131° 38' 30" O. Flind. introd. 72.

[48]) Péron II. p. 107.

[49]) Flind. introd. 73.

Maria-Insel genannt hatte, wirkliche Inseln oder nur Halbinseln seien. Im zweiten Punkte ergab nun die Untersuchung ein falsches Resultat, nämlich eine Trennung der in Betracht kommenden Länder; die Arbeiten im Hintergrunde der Stormbay jedoch waren mit einem schönen Erfolge, der Entdeckung des grössten Flusses von Van-Diemensland, des rivière du nord, gekrönt, der diesen Namen später mit dem Namen Derwent[50]) vertauschte.

Dass Willaumez der Zusammenhang der „Maria-Inseln“ Cooks mit dem Festlande entging, ist wohl auf die äusserst geringe Erhebung der Landenge zurückzuführen, weshalb sie wohl auch Cook und Furneaux entgangen war.[51]) Wären diese in die Stormbay eingelaufen, hätten sie gewiss ihren Irrtum erkannt; aber Cook ging nach Neu-Seeland, und Furneaux wurde durch die herrschenden Winde gezwungen, sich auf offener See zu halten, so dass es wohl nicht erstaunlich ist, wenn ihm die wahre Insel Maria (von Tasman entdeckt und benannt) mit dem Festlande zusammenzuhängen schien, während er die Halbinsel Tasman für die Insel Maria ansah. Alle diese Irrtümer wurden durch Baudins Untersuchungen aufgeklärt, von denen weiter unten noch die Rede sein wird.

Nach Beendigung der Arbeiten an Van-Diemensland stachen die Schiffe in See, um über Neu-Seeland nach Tongatabou zu gehen. Bei der Aufnahme des Caps Maria van Diemen, des Nordwestkaps von Neu-Seeland, ergab sich gegen Cooks Aufnahme eine Längendifferenz von 17′20″. (Cook 173° 18′ 35″, Dentrec. 173° 1′ 15″).

Von diesem Kap an nahm d'Entrecasteaux die Nordküste des Landes in einer Ausdehnung von ungefähr 25

[50]) Der Name rührt von dem Engländer Hayes her, der 1794 diese Gegenden besuchte. Flind. introd. p. 94; Dum. d'Urv. V. 44.

[51]) Man vergl. Flinders introd. 87—91.

Meilen auf avec son exactitude accoutumée.[52]) Auf der Ueberfahrt von Neu-Seeland nach Tongatabou entdeckte und benannte man die Kermandek-Gruppe, darunter Raoul und Espérance, erstere eine steile, hafenlose und schwer zugängliche Insel unter 29° 16′ 45″ S und 181° 55′ 40″ O, letztere ein hoher, steiler, für die Schiffahrt sehr gefährlicher Felsen von geringer Ausdehnung unter 31° 27′ 30″ S u. 181° 5′ O. Am 23. März 1793 gingen die Schiffe im Hafen von Tongatabou vor Anker.

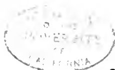
Der Tonga-Archipel, 1643 von Abel Tasman entdeckt,[53]) war von Cook 1773 besucht und 1777 vier Monate lang genau und sorgfältig erforscht worden, allerdings nur der südliche Teil, während die nördlichsten Inseln 1781 von dem Spanier Maurelle aufgefunden wurden.[54]) Wie überall, so betrachtete auch hier d'Entrecasteaux als erste und wichtigste Aufgabe die Nachforschung nach Lapérouse. Im ausgedehntesten Verkehr mit den Eingeborenen stellte man fest, dass er die Inselgruppe nicht berührt haben könne. Von Lapérouse wussten die Eingeborenen nichts,[55]) während sie von Cook sehr wohl berichteten und sich auch der Spanier, die 1781 Vavâo besuchten, genau erinnerten. Wenn nun auch in dieser Hinsicht die Untersuchungen erfolglos blieben, so wurden doch in dem Umgange mit den Eingeborenen und in der Beobachtung ihrer Sitten und Gebräuche für die Geographie dieser Inseln und die Geschichte ihrer Bewohner wichtige und interessante Beiträge gesammelt.

[52]) Dum. d'Urv. II. 299.

[53]) Tasman, nannte Tongatabou „Amsterdam," Eoa „Middelburg" und Namouka „Rotterdam" (Man vergl. Tasm. Journ. p. 99, 100, 110).

[54]) Ein Bericht über diese Reise findet sich bei Milet-Mureau „Voyage de Lapérouse" I. p 272.

[55]) Man vergleiche dagegen:
Dumont d'Urville IV p. 103—105, sowie Peter Dillon I, Préface p. 50 und p. 281.



Zum zweiten Male besuchte man darauf Neu-Caledonien. Bei der Annäherung an die Insel entdeckte man ein 40-45 km langes, 30-35 km breites Riff und von diesem umschlossen zwei kleinere und eine grössere Insel; man benannte die Gruppe, deren nördliches Ende unter 20° 15′ 30″ S. und 166° 10′ O liegt, Beautemps-Beaupré-Gruppe.

Der zweite Aufenthalt auf Neu-Caledonien, der eine genauere Erforschung der Nordwestseite der Insel ermöglichte, zeichnet sich durch interessante Beobachtungen über die Natur der Eingeborenen aus, die um so wichtiger und wertvoller sind, als sie den von Cook und Foerster gegebenen Schilderungen durchaus widersprechen. Während diese nämlich des Lobes voll sind über die einfachen Sitten, die Menschlichkeit und Sanftheit des Charakters der Neu- Caledonier, wurde unzweifelhaft nachgewiesen, dass die Bewohner der Inseln, wenigstens soweit man mit ihnen in Berührung kam, wegen Menschenfresserei auf die unterste Stufe der Wilden zu stellen sind.[56])

Die Reede des Hafens Balade, auf der die Schiffe vor Anker lagen, wurde von Beautemps-Beaupré aufgenommen, ebenso die vor dem Hafen liegende Insel Observatory; auf dieser Insel wurde Capit. Huon de Kermandek, der den Strapazen der Reise am 6. Mai 1793 zum Opfer fiel, zur letzten Ruhe bestattet. Mitten in tiefer Nacht, den Augen der Wilden entrückt, fand er fern von der Heimat auf einer kleinen Insel des weiten Weltmeeres eine stille Rast, ein Opfer seines Berufes, und in stummem Schmerze umstand die Mannschaft die letzte Ruhestätte ihres geliebten Führers.

Auf der Ueberfahrt von Neu-Caledonien nach den Salomonen und weiter nach den Louisiaden berührte d'Entrecasteaux den von Mendaña entdeckten Santa-Cruz- Archipel. Dabei entdeckte er unter 11° 40′ S. und 166° 45′ O.

[56]) Rossel: I, 334, 337, 348, 355; Lab. II. 248.

eine kleine Insel, die Carteret, der 1767 auch den Archipel gesehen und Königin-Charlotte-Inseln genannt hatte, entgangen war. Diese Insel, die unter 11° 40′ S und 166° 45′ O liegt und île de la Recherche genannt wurde, ist jene Insel Wanikoro, an der, wie Dillons und Dumont d' Urvilles Untersuchungen ergeben haben, die beiden Schiffe von Lapérouse scheiterten. Hätte der französische Admiral die Insel angelaufen, so hätte er vielleicht noch den einen oder andern der unglücklichen Besatzung lebend angetroffen. Wahrscheinlich ist es, wie wir an einer andern Stelle sehen werden, allerdings nicht. Für d'Entrecasteaux lud die Insel, die er auch nur aus ziemlich grosser Entfernung sah, so wenig zur Erforschung ein, dass er es vorzog, die grösste und wichtigste Insel des Archipels, die Santa-Cruz- Insel, anzulaufen.[57]) Von den flachen Küsten an bis zu den höchsten Erhebungen mit schönem Wald bedeckt, erschien die Insel den herankommenden Schiffen in frisches Grün gehüllt und liess auf eine grosse Fruchtbarkeit schliessen. Doch schienen Kokospalmen dort nicht besser zu gedeihen als auf Neu-Caledonien. Auch Bananen und Brotfruchtbäume dürften nicht allzureichlich zu finden sein, da die Wilden nichts davon zum Tausche anboten. Bewohnt schien die Insel nur an den Küsten zu sein, die dicht mit Hütten besät war. So angenehm das Land auf den Besucher wirkt, so unangenehm sind seine Bewohner, die wegen ihrer Hässlichkeit einen abstossenden Eindruck machen und wegen ihrer Streitlust von den Seefahrern immer gemieden wurden.[58])

Nachdem die Franzosen die Insel fast ganz umsegelt

[57]) Labill erwähnt die île de la Recherche gar nicht.

[58]) Man vergl.: Lorscheid: Die von Callao ausgegangenen Entdeckungsfahrten in die Südsee.

hatten, konnte d'Entrecasteaux seine Absicht ausführen · die Aufnahme der Salomonen, von denen er im Jahre vorher nur Bougainville und Bouka besucht hatte, zu vollenden. Er erreichte die Insel Bauro (San Christobal bei Mendaña) am 26. Mai 1793. Auf ihrer Westseite zeigte die Insel eine grosse Anzahl von Buchten, die aber alle gegen Südwestwinde keinen Schutz bieten. Zahlreiche weit ins Meer vorspringende Kaps erschienen aus der Ferne als Inseln, da sie fast ausschliesslich einen hohen Berg tragen. Die Insel selbst ist von einem dichten fast undurchdringlichen Walde bedeckt, der nur für eine geringe Zahl von Menschen Raum bietet. Auf der nördlichen Hälfte der Südwestküste zwischen dem Cap Phillip und dem Cap Achard dehnt sich die Bai Makira aus, eine grosse tiefe Bucht, deren Eingang zwar offen ist, die aber zwei gut geschützte Ankerplätze bietet. Das Nordende der Insel wurde Cap Recherche (10° 12′ 35″ S und 161° 22′ 3″ O[59]) genannt.

Die Aufnahme der benachbarten Insel Quadalcanar, zu der man sich nun wandte, kann auf der Westküste bis zum Cap Hunter wegen dichten Nebels keinen Anspruch auf Genauigkeit machen. Erst von diesem Punkte an begünstigte klares Wetter die Untersuchungen. Das ganze Nordwestende der Insel bis zum Cap Espérance (9° 16′30″ S, 161° 45′ 36″ O) umzieht eine Kette von Klippen und Inseln. Da eine Landung infolgedessen nur unter grossen Schwierigkeiten hätte bewerkstelligt werden können, so gab man eine weitere Untersuchung auf, um sich der von Shortland[60]) 1788 entdeckten Insel Neu-Georgien zu-

[59]) Meinickes Angaben 16° 12′ S. beruht offenbar auf einem Versehen. Mein.: Die Ins. d. Still. Ozeans II p. 157.

[60]) Der Engländer Shortland legte am 31. Juli 1788 an der Südspitze der Insel Quadalcanar an und fuhr dann an der südlichen und westlichen Seite des Archipels vorbei. Da diese Beobachtung nur von weitem geschah, so glaubte Shortland, es handle sich nur um eine grosse Insel. Er nannte sie Neu-Georgien, ein Name, der nur einer der von ihm gesehenen Inseln geblieben ist.

zuwenden, die man bei ihrer Südostspitze, dem Cap Pitt (8° 53′ S, 157° 14′ 30″ O) erreichte. Wenn nun auch verschiedentlich wieder trübes Wetter die Beobachtungen erschwerte, so konnte doch aus allen bisherigen Beobachtungen als unzweifelhaft erwiesen gelten, dass die Salomonen des Mendañas, und die von Surville 1769 vermeintlich entdeckten und îles des Arsacides benannten Inseln identisch seien,[61]) wodurch die Behauptungen bestätigt wurden, die schon Buache und Fleurieu aufgestellt hatten.[62]) „La découverte, so lesen wir bei Labilliardière, que nous venions de faire des Arsacides ne nous laissa aucun doute qu' elles ne fussent l'archipel de Salomon découvert par Mendana, comme le citoyen Fleurieu l' avait présumé avec tant de fondement dans son excellent ouvrage sur les découvertes des Français."[63])

Das nächste Ziel der Reise war die Gruppe der Louisiaden. 1606 von Torres entdeckt waren die Inseln zuerst 1768 von Bougainville wiedergesehen und benannt worden. Ueber ihre Ausdehnung besass er jedoch nur eine sehr unklare Vorstellung, da er den Namen der Gruppe auch auf Teile der für Inseln gehaltenen Südküste von Neu-Guinea ausdehnte. Auch d'Entrecasteaux's Arbeiten haben die Geographie der Inseln nicht erschöpft; dazu fehlte ihm vor allem die Zeit, dann aber auch sah er sich gezwungen, vor einer im Osten ausgedehnten Sandbank Halt zu machen und seinen Entschluss, in die Louisiaden einzudringen, aufzugeben. Trotzdem haben seine Arbeiten, besonders seine Forschungen über die vorherr-

[61]) Rossel: I p. 387; Labill II 271.

[62]) Man vergleiche:
Fleurieu: Découvertes des Français 1768 et 1769 dans le Sud-Est de la Nouvelle-Guinée. p. 201.
Paris 1790

[36]) Labill. II. 271—272.

schenden Meeresströmungen und die zahlreichen Klippen und Sandbänke, die diese Inselgruppe in so reichem Masse anfüllen und das Gebiet zu einem der gefährlichsten und gefürchtetsten Teile des Ozeans machen, die Kenntnis von diesen Gegenden sehr gefördert.

An die Louisiaden schliesst sich im Nordwesten, gleichsam ihre Fortsetzung, der d'Entrecasteaux Archipel. Der Admiral, der nur die Ostküste befuhr, gibt über diese Inseln nur eine unvollkommene, in vielen Dingen ungenaue Darstellung. Die hauptsächlichsten Kenntnisse der Inseln verdanken wir dem englischen Seefahrer J. Moresby, der sie 1873 erforschte und von dem auch die drei grössten Inseln, Fergusson, Normanby und Goodenough benannt sind.[64]) Genauer wurden die von ihm entdeckten und benannten Trobriand-Inseln untersucht, die fast sämtlich von Riffen, Sandbänken und Untiefen umgeben sind. Von dieser Inselgruppe fuhr d'Entrecasteaux nach Westen gegen Neu-Guinea. Auf dieser Fahrt entdeckte er fortwährend neue Inseln, bis man am 24. Juni Neu-Guinea erreichte. D'Entrecasteaux erkannte dies jedoch nicht. Denn die von ihm angegebene Insel Riche, deren Nordostende unter 8° 7′ S und 147° 54′ O liegen soll, kann unmöglich existieren, da dieser Punkt der vermeintlichen Insel schon 12 Meilen ins Innere Neu-Guineas fällt. Ein an der besagten Stelle liegender Bergkegel wurde wahrscheinlich für die Insel gehalten. Ebenso fand Moresby die Lage des südlich von dieser Insel Riche angegebenen Cap-Sud-Est ungenau.

Dentrec. 8° 45′ S. 148° 13′ O.
Moresby 8° 41′ S. 148° 33′ O.

---

[64]) Man vergl.
John Moresby: Discoveries and surveys in New-Guinea and the D'Entrecasteaux islands. London 1876 pag. 248 und 251.

Also auch dieses Cap wurde von d'Entrecasteaux ins Innere Neu-Guineas verlegt.[65])

Nachdem d'Entrecasteaux von diesem Cap Sud-Est an bis zum King William Cap den Verlauf der Küste, so den Huon-Golf, aufgenommen, nahm er die Untersuchungen im Bismarck-Archipel wieder auf. Im vorhergehenden Jahre waren der südliche Teil von Neu-Irland, seine Westküste, die Sandwich-Insel und Neu-Hannover in ihrer ganzen Länge befahren, die Admiralitäts-Inseln fast sämtlich durchforscht worden. In diesem Jahre erweiterte man die Geographie des Archipels um die Nordküste Neu-Britanniens und die ihr vorgelagerten zahlreichen Inselgruppen, indem man die île Mérite, die îles des lacs, zusammen mit einer Anzahl anderer neu entdeckter Inseln unter dem Gesamtnamen îles des Français in die Karten eintrug. Ueber den mittleren Teil der Nordküste von Neu-Britannien geben diese Karten jedoch eine falsche Vorstellung, da die Insel Willaumez in Wirklichkeit keine Insel, sondern nur eine nach Norden vorspringende, langgestreckte Halbinsel ist. Nachdem man die Nordküste bis zum Cap Lambert, dem Nord-West-Ende der heutigen Gazelle-Halbinsel, aufgenommen hatte, trat man die Heimreise an, indem man Java als nächstes Ziel ins Auge fasste. Eine längere Ruhe schien dringend geboten. Von den langen Entbehrungen und Strapazen begann die Mannschaft und auch der Kapitän heftig an Skorbut zu leiden. Des letzteren Zustand verschlimmerte sich von Tag zu Tag mehr, und den vereinigten Anstrengungen der Aerzte beider Schiffe gelang es nicht, ihn zu retten. Am 20. Juli 1793 schied er aus dem Leben und mit ihm eine Persönlichkeit, die ihrem Vaterlande Ruhm, der Wissenschaft wertvolle Kenntnisse über bis dahin unbekannte Länder und Völker, sich selbst den Dank aller Geographen

[65]) Moresby: Préface IX und X.

und aller Zeiten erworben hat. Rossel, der acht Jahre unter seinem Oberbefehle diente und der nach seinem Tode die Führung der Espérance übernahm, widmete ihm einen schönen, wohlverdienten Nachruf, in dem es unter anderem heisst:

Les nombreuses découvertes qu' il a faites rendent sa campagne une des plus brillantes qui aient été entreprises. La côte occidentale de la Nouvelle- Calédonie a été reconnue en entier, ainsi que la côte occidentale de l'île Bougainville et la partie nord de l'archipel de la Louisiade. Le contreamiral d'Entrecasteaux a découvert, au sud de la terre de Diemen, une suite de canaux, de rades et de beaux ports, dans lesquelles de belles rivières viennent se jeter. Il a reconnu près de trois cents lieues de côtes au sud-ouest de la Nouvelle-Hollande, c'est à dire toute la terre de Leeuwin et presque la totalité de celle de Nuyts. C'est lui qui a constaté l'identité des îles Salomon de Mendana avec les terres vues de Surville et le lieutenant Shortland, qui avait été soupçonnée par le savant Buache et qui avait été indiquée plus en détail par Fleurieu dans son ouvrage intitulé: Découvertes des Français au sud-est de la Nouvelle -Guinée, Paris 1793. Dès qu' il eut terminé ses belles découvertes et un peu avant d' arriver à l' île de Java, il fut attaqué du scorbut, et y succomba le 20 juillet 1793, à l' âge de 54 ans. Sa perte excita une douleur universelle dans les équipages des deux frégattes. Les talents qu'il développa dans cette campagne doivent le ranger au nombre de nos plus illustres navigateurs. (Biogr. univers. Bd. XXII p. 496.)

3. Die Reise Baudin's, 1800 - 1804.

Eine der merkwürdigsten Erscheinungen unter den geographischen Entdeckungen des 18. Jahrhunderts ist die Auffindung der Strasse zwischen Tasmanien und Australien. Schon d'Entrecasteaux — und ausser ihm vermutlich noch mancher andere Seefahrer — hatte auf ihr Vorhandensein aus den von ihm beobachteten Meeresströmungen geschlossen,[1]) doch war ihm der Nachweis ihrer Existenz nicht beschieden. Einem englischen Schiffschirurgen Bass sollte diese wichtige Entdeckung vorbehalten bleiben. Und, was vielleicht ebenso erstaunlich ist, sie wurde erst im Dezember 1797 gemacht, also fast zehn Jahre nach Gründung der Colonie Port Jackson, ungeachtet der Nähe dieser Niederlassung. Bass drang über das Cap-Wilson hinaus bis zum Port-Western vor und durchfuhr so zuerst die Strasse, die mit Recht seinen Namen trägt, obwohl er noch nicht entscheiden konnte, ob es nicht bloss eine tiefe Bucht sei. Diesen Punkt völlig aufzuklären, begaben sich Flinders und Bass mit dem Schiffe Norfolk nach Tasmanien und begannen im November 1798 vom Cap Portland aus dessen Umschiffung. Hierdurch wurde nicht nur jeder Zweifel an der Existenz der Bass-Strasse zerstreut, sondern auch die Insel Van-Diemensland in ihrer wahren Gestalt und Grösse erkannt. Nun schritten die Entdeckungen rasch voran, da die Bass-Strasse bei ihrer Wichtigkeit für die Schiffahrt und den Seehundsfang bald stark besucht wurde. Schon 1799 entdeckte Capt. Reid die Insel King[2]), 1800 im Februar stiess Grant beim Cap Banks (140° 14′ O.)- auf die Küste und entdeckte den unbekannten Raum von da bis Cap

[1]) Rossel I, 269.

[2]) M. L. Freycinet; Navigation et hydrographie des terres australes 1800 - 1804. p. 95.

Wilson. 1801 im Juli fand Murray den Hafen Phillip, den der Gouverneur King im folgenden Jahre durch Grimes und Robbins aufnehmen liess.

Diese überraschenden und glänzenden Entdeckungen zogen bald die Augen der Europäer, Gelehrten sowohl wie Kaufleute, auf sich. Eine gründliche Untersuchung, namentlich der bisher fast noch unerforschten Südküste, war der Wunsch aller. Hier war vielleicht der Eingang zu dem Binnenmeere, das Australien in seiner ganzen Länge von Süden nach Norden durchziehen sollte; und da über den Carpentaria-Golf bislang noch keine authentische Untersuchung vorlag, so fehlte es nicht an solchen, die eine derartige Wasserstrasse vermuteten, und dies umso mehr, als man an den bisher gesehenen Küsten keinen grösseren Wasserlauf hatte finden können. Und, dass der ausgedehnte Kontinent keine grösseren Flüsse besitzen sollte, wäre doch noch eine viel gewagtere Hypothese gewesen als die Annahme eines Kanals, dem eben die Flüsse ihre Wasser zuführten.

Dies und ähnliches zu ergründen, beschlossen die französische und die englische Regierung Expeditionen auszusenden. Beide Unternehmungen, die zu derselben Zeit und in derselben Absicht unternommen wurden, zeigen die grössten Gegensätze. Für die englische wurde ein Schiff bestimmt, so baufällig, dass es während der Reise dienstunfähig wurde. Die Ausrüstung war äusserst dürftig. Ein einziger Naturforscher war an Bord, freilich kein geringerer als Robert Brown. Die grossartigen Erfolge dieser Expedition nun sind hauptsächlich in der Person des Kommandanten, des Capt. M. Flinders, zu suchen, dem in der Küstenerforschung Australiens kein anderer gleichkommt. Was seinem Schiffe abging, das ersetzte er durch seine tiefe Einsicht, rastlose Tätigkeit und grosse Vertrautheit mit den Küsten.

Ganz anders sieht dagegen die französische Expedition aus. Zwei mit allem Nötigen im Ueberflusse versehene Schiffe standen dem französischen Seefahrer Nicolas Baudin zur Verfügung, der zwar ein erfahrener Seemann war, aber im Gegensatz zu den Engländern noch ganz der alten Schule angehörte. Deshalb war Baudin auch mit seinen Untergebenen, die sich der Neuzeit angeschlossen hatten, stets zerfallen. Fast auf jeder Seite des Berichtes von Péron und von Freycinet[3]) kann man schwere Vorwürfe gegen den Kommandanten lesen. Indes ist es sehr schwer, diese Anklagen auf ihre Richtigkeit hin zu prüfen, da Baudin vor seiner Rückkehr starb und die Berichte von seinen Gegnern verfasst sind.[4]) Wenn nun auch eben dieser Umstände halber die Ergebnisse der Reise ziemlich dürftig sind und nicht den auf sie gesetzten Hoffnungen entsprachen, so darf man dabei jedoch nicht vergessen, dass die Franzosen, deren Tätigkeit zwar unter dem strahlenden Glanze eines Flinders, wohl sehr erblassen musste, dennoch manche lobenswerte und mühevolle Arbeiten geleistet haben.

Baudin erreichte Australien mit den beiden Schiffen „Géographe und Naturaliste" am 27. Mai 1801 etwa in der Gegend des Caps Leeuwin. Nach der Untersuchung der Geographen-Bai trennte ein Sturm die beiden Schiffe. Baudin ging nach der Sharksbay, befuhr darauf die Nord-

---

[3]) M. F. Péron: Voyage de découvertes aux terres Australes sur les corvettes Le Géographe le Naturaliste et la goelette Le Casuarina pendant les années 1800, 1801, 1802, 1803, 1804. 2 Bde. Übersetzt von Prof. Hausleutner, Cotta'scher Verlag 1819.
M. L. Freycinet: Navigation et hydrographie des terres Australes 1800—1804.

[4]) Der Name Baudins wird in dem ganzen Bericht von Péron nicht erwähnt: ebenso nugeziemend ist es, dass Freycinet, der auf seinen Karten jeden Kadetten verewigt hat, den Namen Baudins ganz ausliess. Erst Flinders holte das nach, indem er eine Felsengruppe unter 37° 7′ 15″ N und 139° 41′ 0 die Baudin's rocks nannte. Flind.: terra austral I. p. 198.

westküste des Kontinentes und begab sich nach Timor. Währenddessen besuchte Capitän Hamelin, der Führer der Naturaliste, die Insel Rottnest, von wo er den Schwanenfluss aufnehmen liess, erforschte dann die Sharksbay genau und vereinigte sich in Timor mit Baudin. Von da gingen beide nach Tasmanien und begannen im Januar 1802 eine genaue Erforschung der Südost- und Ostküste dieser Insel. An der letzteren trennte ein Sturm sie aufs neue, und während Hamelin die Aufnahme der Bass-Strasse ausführte, begab sich Baudin an die Südküste Australiens und befuhr sie nach West bis zur Insel Känguru, woselbst er auf Flinders stiess. Nachdem er sich darauf in Sidney mit Hamelin vereinigt und ihn von hier nach Europa zurückgesandt hatte, verliess er selbst mit dem Geographen und der Casuarina unter Freycinet im November 1802 die Colonie, besuchte erst die Insel King und nahm darauf die Südküste Australiens bis zum Cap des Adieux auf, begab sich dann nach dem König-Georg-Sund und erforschte die Westküste bis zur Melville-Insel. Darauf begaben sich die Schiffe nach Europa zurück.

„Nur wenige Teile der Küste Australiens, sagt Meinicke, sind bei dieser Gelegenheit mit der gehörigen Sorgfalt untersucht worden, wie die Sharksbay, die Inseln King und Känguru, die Süd- und Ostküste von Tasmanien; im übrigen unterscheidet sich die Untersuchung von den alten holländischen nur durch die Ostentation, mit der zahlreiche Namen über die Küsten ausgestreut sind."

Allerdings fällt einem beim ersten Blick auf die Küsten Australiens die grosse Anzahl französischer Namen auf, namentlich an der West- und Nordwestküste. Und dass mancher Teil der Reise ohne besondere wissenschaftliche Ergebnisse verlaufen ist, kann wohl mit Ernst kaum be-

stritten werden. Aber die Untersuchungen der Sharksbay, der Inseln King und Känguru, die Aufnahmen in der Bass-Strasse, die Arbeiten an der Ostküste Tasmaniens beanspruchen doch eine besondere Beachtung. Manche Gegenden, die Baudin besuchte, waren vorher so gut wie unbekannt. Ihm gelang es auch, die irrtümlichen Vorstellungen über die Gestalt der Ostküste Tasmaniens zu beseitigen und die wahre Form der Küsten zu bestimmen. Hierbei allen merkwürdig erscheinenden Punkten besondere Namen beigelegt zu haben, war das gute Recht der ersten Entdecker und Untersucher. Dabei kann jedoch Baudin der Vorwurf nicht erspart werden, die Küsten von der Känguru-Insel bis zum König-Georg-Sund zu Unrecht benannt zu haben. Dieser Teil der Küste ist, soweit ihre Entdeckung nicht Vancouver und Dentrecasteaux zukommt, das unbestreitbare Eigentum von Flinders. Die Grenze der Entdeckungen beider Männer ist die Encounter Bay und die Känguru-Insel.[5]) Das erkannte Flinders an, nicht so die Franzosen, die die Entdeckung der ganzen Südküste, das von ihnen benannte Napoleonsland, für sich beanspruchten. Dieser Anspruch ist aber durchaus unberechtigt. Nur eine matte Erwiderung konnte Freycinet auf Flinders schwere Anklagen über die Arroganz der Franzosen bringen.[6]) Die Geschichte hat denn auch zu Gunsten des Engländers entschieden, und die Namen der Franzosen wie Meerbusen Bonaparte, Meerbusen Josephine, Insel Decrès u.s.w. sind durch die Flinderschen Namen Spencer-Golf, St. Vincent-Golf, Känguru-Insel ersetzt worden.

[5]) Die Lage des Investigators, des englischen Schiffes, war zur Zeit des Zusammentreffens der beiden Forscher unter 35° 40′ S und 138° 58′ 0. Flind.: terra austr. I 190.

[6]) Im Vorwort des Zweiten Bandes bei Péron und bei Flind. terra australis I 190—193.

Auch mancherlei Irrtümer lassen bisweilen erkennen, dass die Franzosen bei ihren Aufnahmen nicht immer mit der nötigen Sorgfalt vorgingen. So wurden z.B. die Inseln Montenotte, entdeckt im April 1802, im Februar des nächsten Jahres Inseln Labourdonnais genannt, obwohl beide identisch sind.[7]). Die Festlandsvorsprünge Cap Gantheaume,[8]) Cap Emériau,[9]) Cap Bougainville,[10]) hielt man für Inseln und trug sie als solche in die Karten ein, während man umgekehrt die Insel Barrow[11]) für einen Teil des Festlandes und die Insel Châteaurenard[12]) für ein Kap ansah. Auch über die von Dampier zuerst gesehene Gruppe der Rosemary-Inseln in dem von Baudin benannten Dampier-Archipel ist man in einen Irrtum verwickelt. Während Baudin nämlich nur von einer Insel spricht,[13]) handelt es sich in Wirklichkeit um zwei Inseln, die Rosemary-Insel und die Insel Malus,[14]) auf welch letzterer Dampier landete. Wo man die Lesueur-Inseln eintrug, liegt nur eine Insel,[15]) ebenso schrumpften die drei Lacrosse-Inseln bei Kings genauer Untersuchung zu einer einzigen zusammen,[16]) während die Insel Péron sich teilte und als Doppelinsel erkannt wurde.[17])

Alles das sind Irrtümer bedenklicher Art und geeignet, den Wert und die Bedeutung der Reise sehr herabzusetzen.

Und dennoch verdient die Expedition Beachtung und muss als ein notwendiges Glied in der langen Kette der

---

7) Pèron I 274.
8) Péron II. 207; King: Voyages to Australia II, 103.
9) Péron II 207; King II 92.
10) Pêron II 211; King I 317.
11) Pèron II 199; King II 141.
12) Péron II, 209; King I 400.
13) Péron. II 201; 14) King I 54.
15) Péron II 243; King I 307.
16) Péron II 244; King II 286 nnd 292.
17) Péron II 245; King I 271 und 272.

Entdeckungsreisen betrachtet werden. Manche Seefahrer hatten bereits die Westküste Australiens gesehen und befahren, ehe Baudin sie erreichte. Sie war der Reihe nach von Dirck-Hartighs 1616, Edel 1619, Leeuwin 1622, Carstens 1623, Tasman 1644, Dampier 1688 und 1699, Vlaming 1697 besucht worden. Wenn man nun aber annehmen wollte, dass nach diesen zahlreichen Besuchen die Küsten ziemlich genau bekannt gewesen wären, so wäre das durchaus verfehlt. Vor allem mangelte es an genauen Aufnahmen, und über den tatsächlichen Verlauf der Küsten war man nach wie vor auf Vermutungen angewiesen. Und obgleich es nun Baudin nicht gelang, eine genaue, fehlerfreie Karte zu entwerfen, so hat er uns doch erst einen einheitlichen Begriff von ihrer ungefähren Beschaffenheit gegeben. Dass bei der Aufnahme jener zerrissenen Küste im Nordwesten, die Meinicke ganz richtig mit Norwegens Westküste vergleicht,[18]) sich Fehler einschleichen mussten, lehrt uns ein Blick auf die Karte sofort. Einzelne Teile der Küste, so das Stück vom Cap-Leeuwin bis zum Cap Péron und die dazwischen liegende Geographenbay,[19]) vor allem aber die Sharksbay wurden mit grosser Sorgfalt erforscht und aufgenommen, so dass späteren Seefahrern kaum etwas zu tun übrig blieb. Dampier, der der Bai auch ihren Namen gab, hatte an der Nordspitze der Halbinsel Péron, die er selbst für eine Insel gehalten hatte, geankert. Langgestreckt ragt die Halbinsel in die Bai hinein, rechts den Hamelin-, links den Freycinet-Busen bildend. Der von Norden in ihre Westseite tief einschneidende Lharidon-Busen trennt die Halbinsel bis auf den äusserst schmalen Taillefer-Isthmus vom Lande. Durch seine geringe Tiefe ist der Hafen für grössere Schiffe völlig wertlos und wegen zahlreicher Untiefen

[18]) Meinicke: Das Festland Australien I 112.
[19]) Siehe King II 159 und 160.

und Sandbänke selbst für kleinere Fahrzeuge von beschränktem Nutzen. Grössere und kleinere Inseln können den trostlosen Eindruck, den das Land auf den Besucher macht, nicht schwächen. Ohne Vegetation, ohne Wasser, vermag die Küste auf den vorbeifahrenden Seefahrer keine Anziehung auszuüben, und nur selten hat des Menschen Fuss das Land betreten. Uebrigens erwies sich die Dampier-Reede als bester Ankerplatz, ein treffliches Zeugnis für die seemännische Tüchtigkeit des ausgezeichneten Kapitäns.[20])

Auf der Nordspitze der Insel Dirck-Hartighs, welche die Bai gegen den Ozean abschliesst, fand man zwei für die Geschichte dieser Gegend bedeutsame Tafeln, die erste von Dirck-Hartighs, die zweite von Vlaming stammend. Ihr Wortlaut nach Hausleutners Uebersetzung war folgender: 1616.

„Am 25. Oktober ist das Schiff die Endraght, von Amsterdam, hier angekommen:, erster Kaufmann, Gilles (Aegidius) Miébais Van Luck; Capitain, Dirck-Hartighs von Amsterdam; es ging wieder unter Segel am 27. desselben Monats: Bantum war Unterkaufmann; Janstins, erster Steuermann; Pieter Ecoores Van-Bu . . . Jahr 1616."

1697.

„Am 4. Februar 1697, ist hier das Schiff der Geelvinck, von Amsterdam, angekommen: commandierender Capitain, Wilhem von Vlaming, von Vlielandt; Gehülfe, Johannes Bremer, von Koppenhagen; erster Steuermann, Michel Bloem Van-Estight, Bremen: das Schiff Dogger (-Boot) der Nyptangh; Capitain, Gerrit Colaart, von Amsterdam; Gehülfe Theodorus Hiermanns, von demselben Orte; erster Steuermann, Gerrit Gerritzen, von Bremen: die Galliote net Weseltje; Commandant, Cornelis de Vlaming, von Vlielandt; Steuermann, Coert Geritzen, von Bremen.

[20]) King; II 188.

Von hier mit unserer Flotte abgereiset, und von den Südländern wieder unter Segel gegangen; in Bestimmung nach Batavia."[21])

Das Kap, bei welchem die Urkunden gefunden wurden, erhielt den treffenden Namen Cap Inscription. Hamelin liess die Inschriften sorgfältig abschreiben und sie dann unter Hinzufügung einer Urkunde über seinen Aufenthalt an einem neuen Pfosten an derselben Stelle wieder anbringen, wo er sie gefunden hatte.[22])

Das zweite wichtige Arbeitsfeld war die Ostküste Tasmaniens. Der südliche Teil der Stormbay war von Dentrecasteaux so gründlich erforscht worden, dass Baudin hier nichts mehr zu tun fand. Um so wichtiger waren die Arbeiten an den die Stormbay im Norden begrenzenden Küsten. Dentrecasteaux war ebenso wie Furneaux und Cook über die Natur dieser Küsten in einem Irrtum, insofern als seine Karten einen Kanal zwischen Van-Diemensland und der vermeintlichen Insel Tasman aufweisen, der die Stormbay mit der Bay Marion verbindet. Fauré, der Ingenieur-Geograph der Expedition, stellte fest, dass dieser Kanal nicht vorhanden ist, dass ferner der Plan Dentrecasteaux's von der Baie du Nord im Hintergrunde unvollständig ist, dass das, was auf der französischen Karte unter dem Namen Ile Tasman angezeigt ist, eine grosse Halbinsel ist, die mit Van-Diemensland durch eine niedrige Landenge zusammenhängt, die an ihrer schmalsten Stelle 100 Toisen[23]) breit ist und deren Länge ungefähr 300 Toisen beträgt, dass endlich die Ingenieure des Admirals Dentrecasteaux die Bay, welche im Südosten der Baie du Nord liegt, irrtümlich als Frédérick-Hendrick-

[21]) Péron I 162; man vergl. Flind. introd. 50.
[22]) Nicht dieselbe Achtung und Scheu besass Freycinet, der sie im September 1818 wegnahm und nach Frankreich brachte; sie befinden sich jetzt im Pariser Museum. King II. 181.
[23]) 1 Toise beträgt etwa 2 m.

Bay bezeichnet haben, während es nach seinen Untersuchungen physisch unmöglich ist, dass Tasman sie auf seinem Wege gesehen habe, dass man also die Frédérick-Hendrick-Bay Tasmans an einer anderen Stelle zu suchen habe. Alle diese Feststellungen machten natürlich eine Berichtigung der einzelnen Bezeichnungen nötig. Der von Dentrecasteaux stammende Name der Baie du Nord wurde beibehalten, seine Frédérick-Hendrick-Bay in den Hafen Buache umgewandelt. Die Insel Tasman erhielt den Namen Halbinsel Tasman u.s.w.

Damit waren die Arbeiten in der Stormbay beendet, und man begab sich um das Cap Pillar nach der Marion-Bay und der Oyster-Bay. Aus Freycinets sorgfältig ausgeführten Arbeiten und Faurés Zusammenstellungen ergab sich, dass die Frédérick-Hendrick-Bay sich an der Stelle befindet, die Tasman ihr auf seinen Karten anweist, dass das, was man unter dem Namen Marion-Bay bezeichnet, gewissermassen nur eine Reede ist, hinter der die Frédérick-Hendrick-Bay liegt, dass Tasman die letztere unmöglich hätte untersuchen und einen Plan von ihr aufnehmen können, ohne die Marion-Bay zu durchschiffen und folglich zu entdecken, woraus sich ohne weiteres ergibt, dass Marion an diesem Punkte nichts Neues entdeckt hat.

Im Norden der Insel Maria sieht man auf allen Karten bis zum Jahre 1802 eine lange Kette von Inseln, welche sich unter dem Namen Schouten-Inseln auf der Ostseite von Van-Diemensland von Süd nach Nord erstrecken. Diese Inseln wurden 1642 von Tasman entdeckt und 1770 von Furneaux besucht. Auch der Capitän Flinders schiffte im Jahre 1799 ziemlich nahe an ihnen hin. „Die vereinigten Arbeiten dreier mit so vielem Rechts berühmter Seefahrer, sagt Péron, erlaubten uns nicht, den mindesten Zweifel über das Dasein dieser Inseln zu er-

heben; aber da keiner von ihnen in die Meerenge eingedrungen war, die zwischen denselben und Van-Diemenslande sein sollte, so erhielt Hr. Fauré den Auftrag, diese letztere Untersuchung anzustellen." Sie hatte folgendes überraschende Ergebnis zur Folge:

Dass von den fünf oder sechs Inseln Schouten, welche bis dahin auf allen Karten angezeigt waren, nur eine einzige wirklich vorhanden ist, während die übrigen eine langgestreckte Halbinsel bilden, die den Namen Halbinsel Freycinet erhielt, dass der ganze Raum zwischen den vorgeblichen Inseln Schouten und Van-Diemensland eine grosse und schöne Bay bildet, welche baie Fleurieu genannt wurde. Dieser Name musste jedoch später vor dem von Cox stammenden Namen Oyster-Bay weichen, der im Jahre 1789 diese Gegenden besucht hatte.

Von der Schouten-Insel, welcher Name der einzigen wirklich vorhandenen Insel blieb, wandte Baudin sich nach Norden und begann die Aufnahme der Südküste Australiens und zwar beim Port Western, bis zu welchem Bass vorgedrungen war. Da die Franzosen von der im Februar 1800 erfolgten Aufnahme der Küste von Cap Banks (140° 14′ O) bis Port Western durch Grant, der dabei die Bass-Strasse zuerst von Westen nach Osten durchfuhr, keine Kenntnis hatten und daher die von Grant benannten Küstenteile ihrerseits mit französischen Namen belegten, so entstand hierin eine ziemlich grosse Verwirrung; und bei der Mangelhaftigkeit von Baudins Aufnahmen und den nicht allzu sorgfältigen Untersuchungen Grants ist es sehr schwer, die verschiedenen Angaben zu vergleichen und die einzelnen Punkte zu identifizieren; und noch heute bestehen die Benennungen teils aus französischen, teils aus englischen Namen. Entdeckt wurde von Baudin also nur die Küste zwischen Cap Banks und der Encounter-Bay. Wenn nun auch das von Péron bean-

spruchte ganze Napoleonsland auf dieses verhältnismässig kleine Stück reduziert wird, so waren doch die Untersuchungen von manchen schönen Resultaten begleitet, indem man ungenaue Beobachtungen berichtigen, unvollständige vollenden konnte. Dass westlich von der Encounter-Bay nichts Wesentliches an den Arbeiten Flinders geändert werden konnte, versteht sich bei diesem Meister der Küstenforscher Austrauliens von selbst.

Während nun Baudin seine Arbeiten an der Südküste des Festlandes ausführte, befand sich Hamelin, von ihm an der Ostküste Tasmaniens durch einen Sturm getrennt, in der Bass-Strasse. Er erforschte die Nordküste von Van-Diemensland bis zum Dalrymple, dann die zwischen den Inseln Preservation, Clark und der Furneaux-Gruppe gelegene Kent-Bay und liess den Port-Western aufnehmen. Dabei zeigte es sich, dass die auf Flinders' Karte angegebene Art, von einer grossen Halbinsel, welche den Hintergrund des Hafens einnehmen sollte, eine wirkliche Insel ist, welche man umschiffte und Ile des Français nannte. Leider erlaubte der Zustand der Besatzung und der Mangel an Proviant nicht,die Aufnahme zu vollenden[24]), und Hamelin sah sich gezwungen, möglichst bald Port-Jackson aufzusuchen, wo man sich wieder mit dem Geographen vereinigte.

Während des fünfmonatigen Aufenthaltes daselbst vom 20. Juni bis zum 18. November kaufte Baudin von einem Reeder der Compagnie eine Goelette von 30 Tonnen, die den Namen Casuarina erhielt. Das Kommando über sie übernahm M. Louis Freycinet, bisher Lieutenant auf dem Naturalisten, während Hamelin mit allen Kranken und Genesenden die Heimreise antrat, um der Regierung über die Resultate der Reise zu berichten. Dieser

[24]) so dass Dumont d'Urville wohl mit Recht sagen konnte: Port Western n'était encore connu que très incomplètement par les voyages de Baudin et de Flinders. D. d'Urv. I. p. 122.

Wechsel der Schiffe erwies sich für eine eingehendere Untersuchung der Küsten und ihrer Häfen in der Folge wegen des geringen Tiefganges des Casuarina als sehr zweckmässig. Das Ziel der Fahrt war die Bass-Strasse. Zum ersten Male erfuhr dabei die Insel King eine genaue und eingehende Untersuchung durch den Geographen, während die Casuarina indessen die Hunter-Inseln besuchte. Die Insel King, von Reid 1799 entdeckt und von Black 1801 benannt,[25]) zeigt wegen ihrer freien, abgesonderten, den beständigen Südwestwinden ausgesetzten Lage, wegen der dichten Wälder, mit der sie in ihrer ganzen Ausdehnung bedeckt ist, beständig eine feuchte und kalte Witterung. Während der vierzehn Tage, die man dort zubrachte, stieg das Thermometer selten über 15° R., und die mittlere Maximaltemperatur blieb unter 14°. Nebel und Tau waren immer sehr reichlich, Regenfälle ununterbrochen, die, äusserst kalt und schwer, gewöhnlich zwei bis drei Stunden dauerten und dann etwas aussetzten, um mit derselben Heftigkeit bald darauf wieder anzufangen. Von englischen Fischern, die seit 13 Monaten dort weilten, erfuhr man, dass es den grössten Teil des Jahres so sei. Die Luft war daher fast stets mit Feuchtigkeit gesättigt. Eine äusserst segensreiche Folgeerscheinung des feuchten Klimas der Insel ist ihr grosser Reichtum an Süsswasser. Ueberall entspringen Quellen, die allerdings nur auf der südlichen Seite in grösseren oder kleineren Bächen das Meer erreichen, während sie an der Nordost,-West- und Südwestseite sich im Sande verlieren. Die mineralogischen Funde waren zahlreich. Unter ersteren bemerkte man sehr schönen Porphyr, mehrere Varietäten von serpentin- und tonartigen Gesteinen, wovon einige in ihren Spalten kleine Gänge von Asbest zeigten. An verschiedenen Stellen des Ufers

[25]) Flind.: terra austr. I 205.

fand man Hyalith und Bruchstücke von Jaspis. Ausserdem erkannte man hier und da einige Schieferarten, die auf Granit ruhten, und gegen das Nordende der an der Westküste gelegenen Elefanten-Bay ragte ein Felsen aus sehr hartem, muschelführendem Sandsteine empor. Der grösste Teil der Insel King sowie der benachbarten Neujahrs-Inseln besteht aus Granit, dessen Krystalle sich durch besonders scharfe Kanten auszeichnen. Da der benachbarte Meeresboden sich aus diesem scharfkantigen Granit zusammensetzt, so geschieht es oft, dass die stärksten Kabeltaue in ganz kurzer Zeit durchschnitten werden.

Von der Bass-Strasse nahmen die Schiffe ihren Weg nach dem interessantesten Punkte der Südküste Australiens, der Känguru-Insel und den dieser gegenüberliegenden Meerbusen Spencer-Golf und St. Vincent-Golf. Am 2. Januar 1803 erreichte man die grösste aller zu dem Ganzen Australiens gehörenden Inseln, die bei den Franzosen Insel Decrès heisst. Die Südküste, mit der man die Untersuchung begann, ist vollständig schutzlos den ungestümen Winden des grossen Süd-Ozeans ausgesetzt und dient gleichsam als Wellenbrecher für die beiden grossen Golfe nördlich von der Insel. Nur wenige Buchten gewähren gegen diese Stürme Schutz, und diese nicht immer ausreichend. Vom Cap Borda, dem westlichsten Vorsprung der Insel, bis zu ihrem nördlichsten Punkte, dem Cap Marsden (bei Péron Cap Vendôme) bietet die Küste, fast stets nach Osten ziehend, ausser einigen kleineren Vorsprüngen keinerlei Abwechselung. Das Cap Marsden ist die westliche Spitze der Nepean-Bay (Péron: Baie Bougainville), die wegen ihrer Grösse, ihres Schutzes gegen die Stürme und ihres guten Ankergrundes die wichtigste der ganzen Insel ist.

In ihrer äussern Erscheinung bietet die Insel einen sofort in die Augen springenden Gegensatz zu den Län-

dern der Bass-Strasse, von denen man kam. Sie stellt eine einförmige Ebene dar, die nur an den Küsten durch mehr oder weniger hohe Hügel unterbrochen ist. Ausser den Gestaden der Nepean-Bay entbehrt die Insel jeder kräftigen, lebensfähigen Vegetation, ein Umstand, der auch das seltene Vorkommen von Süsswasser erklärt. Die geologische Zusammensetzung ist nicht so mannigfaltig wie die der Insel King. Im wesentlichen besteht die Insel aus verschiedenen Arten von primitiven Schiefern, die von undurchsichtigen, teils weisslichen, teils rötlichen Quarzadern durchzogen sind. Die Ufer der Nepean-Bay setzen sich zusammen aus rotem, sehr hartem, eisenhaltigem Sandstein, dem die einzelnen Kaps ihre düstere rötliche Farbe verdanken, wodurch man sie schon aus weiter Ferne erkennen kann. Eine andere kalkartige und minder harte Art von Sandstein spielt in der Geschichte des Bodens eine wenn nicht wichtigere, so doch wenigstens sonderbarere Rolle, weil in ihm zahlreiche versteinerte Wälder vergraben sind. An Tieren wies der Insel einen grossen Reichtum an Känguruhen auf, der der Insel auch ihren Namen eintrug.[26]) Menschen wurden nicht gesehen; auch im Innern schien die Insel völlig unbewohnt.

Nachdem Baudin die Insel vollständig umschifft hatte, wandte er sich nach Norden zur Erforschung der beiden grossen Golfe, denen die Insel im Süden vorgelagert ist. Flinders hatte sie im Jahre vorher entdeckt und untersucht. Wenngleich auch Baudin manche interessante Einzelheiten über diese Gegenden bringt, so vermochte er doch den Arbeiten Flinders' nichts Wesentliches hinzuzufügen. Seine Aufnahmen sind lediglich eine Bestätigung der Untersuchungen seines Vorgängers. Jedenfalls aber wurde durch die Arbeiten beider Seefahrer festgestellt, das hier der Eingang des vermuteten Binnenmeeres, das

[26]) Flind.: terra austr. I. 170.

Australien in zwei grosse Hälften zerlegen sollte, nicht war.

An der Stelle, wo d'Entrecasteaux 1793 seine berühmten Aufnahmen beendet hatte, brach Baudin seine Arbeiten ab, um den letzten Teil seiner Aufgabe, die Befahrung der West- und Nordwestküste, zu erledigen. Die Kenntnisse von diesem Teil der Küste, namentlich der Nordwestküste waren, wenn man von dem absieht, was Dampier uns berichtet, bis dahin äusserst dürftig. Leider ermangeln auch die Arbeiten der Franzosen an diesem Punkte einer genauern Ausführung, da man durch die lange Gewohnheit und das tägliche Einerlei einer Fahrt an diesen eintönigen Küsten es zuweilen an der nötigen Sorgfalt und Ausdauer fehlen liess. Dennoch wurden sehr viele Inseln und gefährliche Untiefen entdeckt und bestimmt und manche Punkte des Festlandes aufgenommen. Uebrigens wird auch von den Untersuchern selbst kein Anspruch auf Vollständigkeit der Untersuchungen gemacht; vielmehr geht aus verschiedenen Stellen bei Péron die Unzufriedenheit mit den eigenen Arbeiten hervor. So schreibt er einmal: „So wenig genügend der Erfolg unserer Bemühungen ausgefallen ist, so ist er doch sehr schätzbar"[27]). Und an einer andern Stelle heisst es: „Der Befehlshaber sah wohl ein, dass es ihm nicht möglich wäre, die Untersuchung des Landes Arnheim zu unternehmen, welches an dasjenige stösst, das wir eben jetzt so unvollständig untersucht hatten."[28])

Damit endete denn die Reise an der Bathurst-Insel und dem gegenüberliegenden Strich des Festlandes. Hier verliess man Ende Juni 1803 das Land, um über Ile de France (Mauritius)nach Frankreich zurückzukehren. Der Kommandant selbst starb auf dieser Insel am 16. September 1803.

[27]) Péron II 217. [28]) Péron II, 245.

4. Die Reise Freycinet's 1817-1820.

Die grossen weltbewegenden Ereignisse in Europa während der Kaiserzeit Frankreichs zogen die Blicke der Franzosen vom Ozean ab und liessen alle wissenschaftlichen Bestrebungen unter den politischen Wirren dieser Zeit zum Stillstande kommen. Erst nach der Wiederherstellung des Friedens 1815 kam dem französischen Volke seine Pflicht wieder zum Bewusstsein, das begonnene Werk fortzusetzen und zu vollenden. Capt. Louis de Freycinet, der unter Baudin die Casuarina geführt hatte und dessen kühnes und entschlossenes Wesen zu so manchen schönen Resultaten geführt hatte, erhielt den Auftrag, auf der Corvette l'Uranie die Welt zu umsegeln, nicht um neue Entdeckungen zu machen, sondern die bereits bekannten Länder hinsichtlich ihrer physischen Beschaffenheit zu untersuchen und rein wissenschaftliche Beobachtungen zu machen.

Am 17. September verliess Freycinet den Hafen von Toulon, durchfuhr am 6. Oktober die Strasse von Gibraltar und ging am 6. Dezember im Hafen von Rio de Janeiro vor Anker. Am 29. Januar 1818 verliess er diesen Hafen, um über das Cap der guten Hoffnung dem fernen Osten zuzustreben. Man erblickte Australien am 11. September bei Edelsland und wandte sich nördlich nach der Sharksbay, die man am folgenden Tage erreichte. Viel konnte man den Aufnahmen Baudins nicht mehr hinzufügen,[1]) zudem erlaubte das stürmische Wetter ausser einigen Ortsberichtigungen keine weiteren Aufnahmen, und so verliess man denn am 26. September die Bucht, und ohne sich weiter mit Untersuchungen an der Westküste Australiens aufzuhalten,ging man am 9. Oktober 1818 in Cupang auf Timor vor Anker. „Kein Land, sagt Péron, verdient in der Tat mehr gekannt zu werden,

[1]) Man vergl. King: I 336.

und keines ist indessen weniger bekannt als die Insel Timor."[2])

Nachdem Freycinet die drei Eingänge des Hafens von Cupang hinsichtlich ihrer Brauchbarkeit für die Schiffahrt eingehend untersucht hatte, umfuhr er das Südwestende der Insel. Einen Teil der Nordwestküste hatte schon d'Entrecasteaux, als er von Amboina nach Süden fuhr, um die Küsten Neu-Hollands aufzunehmen, untersucht avec la précision qu'on retrouve dans tous les travaux de cet important voyage.[3]) Im übrigen jedoch war die Insel namentlich auf ihrer nördlichen Seite in Bezug auf ihre geographische Lage, ihre Erzeugnisse und ihre Bewohner noch ziemlich unvollkommen bekannt. Es würde zu weit führen, auf diesen interessanten Teil der Reise näher einzugehen, und ich will mich mit der Bemerkung begnügen, dass man auf dieser Fahrt die Küste genau beobachtete, ihren Verlauf und alle bemerkenswerten Punkte mit gründlicher Sorgfalt aufnahm und dass dann auf Grund dieser Untersuchungen der Ingenieur-Geograph der Reise, Beautemps-Beaupré, dessen Karten über die Reise d'Entrecasteaux's die Bewunderung aller Seefahrer herausgefordert hatten, einen Plan von der ganzen Nordküste der Insel entwarf, der an Genauigkeit und Vollkommenheit wohl nichts zu wünschen übrig liess. An der Ostspitze verliess man die Insel und wandte sich durch die Wetter-Strasse und weiter zwischen den Inseln Boeroe und Manipa hindurch nach der sogenannten See von Halmahera, worunter man das inselreiche Meer zwischen der Insel dieses Namens und Neu-Guinea versteht. Nördlich von dem Westende Neu-Guineas zeigten die Karten, die

[2]) Péron I 120.
[3]) M. Louis Freycinet:
Voyage autour du monde exécuté sur les corvettes de S.M.L'Uranie et la Physicienne pendant les années 1817, 1818, 1819 et 1820. Navigation et hydrographie 2 Bde Paris 1826. I, 124.

nach den Berichten des Capt. Forrest entworfen waren, nur eine Insel, während es sich nach Freycinets Untersuchungen um eine ganze Inselgruppe handelt. Laborde, Quélen Stéphanie u. Labiche sind die Namen der bedeutendsten. Auf schwerem Felsengrunde aufgebaut steigen sie kegelförmig aus dem Meere empor und sind daher gänzlich unzugänglich. Zwischen dieser Inselgruppe im Norden und der vom Äquator durchschnittenen Insel Rouib im Süden führt die Passage de l'Uranie, eine wegen ihrer heftigen und beständig wechselnden Strömungen nur schwer befahrbare Strasse. Durch sie hindurch erreichte man die Insel Waigeu, deren Nordwestkap man nach seinem ersten Untersucher Cap Forrest nannte. Nachdem man dann die geographische Lage der Anachoreten-Gruppe in Uebereinstimmung mit d'Entrecasteaux (die Mitte der Gruppe 0° 54′ S, 145° 31′ O) aufgenommen hatte, wandte man sich durch die Karolinen hindurch nach Norden zu den Marianen.

Diese Inselgruppe war am 6. März 1521 von Magalhães entdeckt und Ladrónes (Diebes-Inseln) genannt worden. Zwischen 13° 15′ und 20° 30′ N und 144° 49′ und 146° 6′ O gelegen umfasst die Gruppe eine Anzahl kleinerer Inseln, die heute unter deutscher Verwaltung stehen, mit Ausnahme der Insel Guam, die den Vereinigten Staaten von Nordamerika zugehört. Diese Insel Guam, die grösste und wichtigste des ganzen Archipels zwischen 13° 13′ 13″ S und 13° 39′ 6″ S und zwischen 144° 49′ 24″ und 145° 8′ 48″, hat ungefähr die Gestalt einer 8, deren Längsachse in der Richtung von Süd-Süd-West nach Nord-Nord-Ost 45 km misst, während die Breite zwischen 5 und 16 km schwankt. Die Insel wurde von M. Duperrey in einem Boote ganz umfahren und dabei der Verlauf und die Beschaffenheit der Küsten sorgfältig ermittelt. Im allgemeinen sind die Küsten nicht sehr zugänglich. Die Ostküste, den heftigen Winden des Stillen Ozeans ausge-

setzt, ist steil und kaum bewohnt; sie besitzt nur einen guten Hafen, den von Tarafofo, der nach dem Hafen St. Louis d'Apra an der Westseite der Insel der beste des Landes ist. Die Westseite, fruchtbarer und durch eine fast ununterbrochene Barriere geschützt, weist ausser dem Hafen St. Louis d'Apra noch die geschätzte Bay Umata auf, in der die Uranie während ihres Aufenthaltes an der Insel ankerte. Der südliche Teil der durch eine Einschnürung in der Mitte in zwei fast gleiche Teile zerfallenden Insel ist gebirgig und zeigt vulkanische Erhebungen von 400-500 m Höhe. Der nördliche Teil der Insel ist niedrig und besteht, wie auch alle benachbarten kleinen Inselchen aus Madreporenkalk. Im Hintergrunde zahlreicher Buchten münden kleine Wasserläufe, die mit der fortschreitenden Entwaldung zu kleinen Regenbächen zusammenschrumpfen werden.[4])

Ein Kanal von 45 km Breite trennt die Insel Guam von der Insel Rota im Nord-Nord-Osten. Ein unterseeischer Sandwall lässt jedoch deutlich den einheitlichen Zusammenhang der Inselkette erkennen. Zwei Kilometer lang umfasst Rota ein Areal von 114 qkm. Trotz der schönen Vegetation und dem häufigen Vorkommen von gutem Trinkwasser weist die Insel nur eine geringe Bevölkerung auf. Weiter nach Nord-Nord-Osten kommt man zu einer Inselgruppe, die unter dem Namen Saypan-Gruppe die Inseln Aiguigan, Tinian und Saypan umfasst. Die erste, wegen ihres geringen Areals (12 qkm) von kleiner Bedeutung, besitzt hohe Erhebungen und ist mit dichtem Wald bedeckt. Ein ganz anderes Bild zeigt das benachbarte Tinian. An Grösse Rota noch etwas übertreffend (130 qkm) ist die Insel weit unfruchtbarer als alle andern. Während Anson, der 1742 im Südwesten der

[4]) Man vergl.: William Edwin Safford: the useful plants of the island of Guam, Washington 1905. p. 52.

Insel ankerte, von einer äusserst kräftigen und üppigen Vegetation spricht[5]), ist die Schilderung, die die Leute Freycinets aus den gewonnenen Eindrücken entwarfen, ziemlich traurig. Das seltene Vorkommen von Wasser lässt keine schönen Wälder, sondern nur verkrüppelte und verkümmerte Bäume und dichte Gestrüppe gedeihen.[6]) Die dritte endlich, die Insel Saypan, 22 km lang und 185 qkm umfassend, ist deshalb von besonderem Interesse, weil sie den Uebergang bildet von den Korallen-Inseln zu den vulkanischen. Während alle südlich von ihr aus Madreporenkalk bestehen[7]), sind die Inseln der sogenannten Nordgruppe vulkanischen Ursprungs. Saypan selbst besteht im Süden aus Madreporenkalk, im Norden aus vulkanischem Gestein. Die Vegetation in den Tälern und auf den Bergen schien sehr schön zu sein, doch war der Gesamteindruck nicht so schön als der der Insel Guam.

Ein Meeresbecken von 80 km Breite trennt die Südgruppe von der ausgesprochen vulkanischen Nordgruppe. Auf verschiedenen Inseln dieser Gruppe dauerte die vulkanische Tätigkeit noch fort.[8])

---

[5]) Man vergl. G. Anson: vogage autour du monde, Lib III, 269 und Safford: Guam p. 155.
Der spanische Kapitän Sanchez y Zayas lässt Anson am 24. Aug. 1702 auf Tinian landen. Zayas besuchte die Marianen 1864 von den Philippinen aus und berichtigte viele Irrtümer über diese Inseln. Ein Bericht der Reise findet sich in the nautical Magazine 1865 und 66.

[6]) „des arbres détruits ou rabougris et des halliers" Freycinet I 214.

[7]) Allerdings zeigt auch schon der südliche Teil von Guam vulkanische Gesteine (Safford: p. 48 und 51), und nach Zayas enthält auch die Insel Rota einen erloschenen Vulkan. the nautic. Mag. XXXV, 206.

[8]) Lapérouse fand die Insel Assuncion, an der er am 17. Dez. 1786 ankerte, völlig ohne Vegetation und aus kahlen Lavafelsen gebildet. Quoique nous ne l'ayons pas vu fumer, l'odeur de soufre qu' il répandait jusqu' à une demi-lieue en mer, m' a fait soupçonner qu' il n' était pas entièrement éteint, et qu' il était possible que sa dernière éruption ne fût pas ancienne; car il ne paraissait aucune trace de décomposition sur la lave du milieu de la montagne. Lap II 346. Man vergl. the naut. Mag. XXXV 465-470.

So schätzenswert auch Freycinets Untersuchungen der Südgruppe der Marianen sind, seine Aufnahme. der Inseln der Nordgruppe ist sehr fehlerhaft und ungenau. Was er Pagan nennt, ist Alamagan, während er dieses mit Guguan bezeichnet, und die wahre Insel Guguan der alten spanischen Karten ist bei ihm Farallon de Torres. Diese letztere Insel hat er vollständig übersehen. Da nun in den spanischen Karten noch eine Insel Pagan angegeben war und er eben Farallon de Torres übersehen hatte, so dass ihm also für den Namen Pagan in der Tat keine Insel übrig blieb, so musste er eine Insel erdichten. Die von ihm angegebene Insel Pagan (18⁰ 15′ N und 146⁰ O) existiert überhaupt nicht.[9]) Schon der Bericht Freycinets über diese Insel Pagan mutet einen ganz eigentümlich an. Während die Angaben über die andern Inseln sehr bestimmt und klar sind, heisst es von ihr: „A trois lieues encore plus au Nord, se trouve l'ile Pagon que la brume et la grande distance où nous en étions, nous ont empêchés de bien voir (Man vergl. Nautic. Magaz XXXV. 306 u. 307, 356-361 und Meinicke: Die Inseln d. Still. Ozeans II. 439).

Nachdem man die Aufnahmen der Marianen vollendet hatte, verliess man den Archipel, um die Hawai-Inseln anzulaufen. Die hübsche Beschreibung der einzelnen Inseln, die genauen Angaben über die Beschaffenheit der Küsten und die Brauchbarkeit ihrer Häfen liefern uns ein vollständiges Bild dieser so überaus wichtigen Inselgruppe inmitten des Stillen Ozeans. Auch über das Innere

[9]) This (nämlich Freycinets Insel Pagan) J have shown does not exist. It was laid down in Duperrey's chart in 1819 in 18⁰ 15′ N and 143⁰ 40′ E. of Paris. In the Spanish chart published in 1862 by the Hydrographic Office, it is laid down in its proper latitude, and in 151⁰ 59′ E. of San Fernando. It has no existence, nor te islets represented off it on its southern side; consequently there is nothing to be done but to erase it from the chart. Nautic. Magaz. XXXV 363.



der Inseln, ihre Erzeugnisse und Bewohner finden wir manche interessante Bemerkungen. Freilich haben neuere Messungen die Höhe des Mauna-Loa von 4838 m auf 4168 m reduziert.

Das Ziel der Fahrt von den Hawai-Inseln war Sidney, woselbst man sich auf die Heimreise vorbereitete. Auf dieser Fahrt entdeckte man nach der Untersuchung der Danger-Insel die Insel Rose. Diese Insel (übrigens die einzige entdeckte der ganzen Reise), benannt nach Freycinets Gemahlin, die ihn auf der Weltumsegelung begleitete, ist von mittlerer Erhebung und dacht sich allmählich nach Nordosten ab. Sie ist reich bewaldet und bietet wegen des sie umgebenden Riffgürtels eine stete Gefahr für die Schiffahrt.

Am 25. Dezember 1819 trat die Uranie die Heimfahrt an und durchschnitt in gerader Richtung nach Osten segelnd den Ozean. Bei den Malouinen (Falkland-Ins.) wurde das Schiff durch einen Sturm an die Küsten geworfen und ging verloren. Doch gelang es, die Früchte der langen und schwierigen Arbeiten, die Kartenentwürfe, Sammlungen und Journale zu retten. Nach einem Aufenthalte von drei Monaten nahm ein amerikanischer Segler die Schiffbrüchigen an Bord und brachte sie nach Rio de Janeiro. Hier kaufte Freycinet die Physicienne, auf der man dann am 15. November 1820 im Hafen von Le Have vor Anker ging.

5. Die Reise Duperrey's, 1822-1825.

L. I. Duperrey, der unter Freycinet an der Fahrt auf der Uranie teilgenommen hatte, war mit der Ausarbeitung der Karten und Pläne, die auf dieser Fahrt entworfen worden waren, noch nicht fertig, als er von der Regierung zum Leiter einer neuen Unternehmung auserlesen wurde, die der vorhergehenden in ihren Zielen durchaus ähnlich war und gleichsam zur Ergänzung ihrer wissenschaftlichen Ergebnisse unternommen wurde. Am 11. August 1822 verliess die Corvette „la Coquille", die auf Befehl Ludwigs XVIII. zu einer neuen wissenschaftlichen Weltumsegelung bestimmt und ausgerüstet worden war, den Hafen von Toulon, um in umgekehrter Richtung wie die Uranie von Westen nach Osten ihre Fahrt auszuführen. Fast den Spuren des unglücklichen Lapérouse folgend, dessen tragisches Geschick immer noch in tiefes Dunkel gehüllt war und erst später von Dumont d'Urville, einem Teilnehmer an der Reise, endgültig aufgeklärt werden sollte, ankerte Duperrey nach kurzem Aufenthalte auf Teneriffa an der Insel St. Catharina, einige Grad nördlich von der Mündung des La-Plata-Stromes, umsegelte nach einem Besuche der Malouinen (Falkland-Inseln), woselbst noch zahlreiche Trümmer der Uranie vorgefunden wurden, das Cap Horn und ging in der Bucht von Talcahuano im Hintergrunde der Conceptionsbai am 20. Dez. vor Anker. Hier trennen sich die Wege beider Seefahrer. Während Lapérouse auf seiner Fahrt von hier nach Westen zu der Oster-Insel ging, setzte Duperrey seinen Weg an der amerikanischen Küste nach Norden fort bis zum Hafen von Callao, der Hafenstadt von Lima und weiterhin bis Payta ($5^0\ 6'\ 4''$ S, $81^0\ 12'\ 28''$ W.) Von hier aus begann er den Stillen Ozean zu durchqueren, indem er sich zunächst zu den Paumotu-Inseln wandte. Cler-

mont-Tonnerre (Reao[1]) unter 18° 28′ 10″ S, 136° 26′ 50″ W. war die erste Insel, die man am 22. April 1823 aufnahm. Freilich glaubte Duperrey die Insel entdeckt zu haben, da er nicht wusste, dass schon Bell mit der Minerva sie im Jahre vorher gesehen hatte.[2]) Niedrig und gut bewaldet erstreckt sich die Insel von Ost-Süd-Ost nach West-Nord-West etwa 20 km lang und 4 - 5 km breit. An demselben Tage sah man die Insel Serles (Pukaruka), entdeckt 1797 von Kapitän James Wilson, der auch ihre Lage bis auf einige Minuten genau bestimmte.

Wilson 18° 20′ 40″ S, 136° 58′ 40″ W.
Duperrey 18° 18′ 0″ S, 137° 0′ 20″ W.

Die Insel, die Bell unter 18° 22′ S, und 136° 45′ 20″ W. sah, ist offenbar identisch mit dieser Insel Serles. Darauf sah man die Insel Narcisse (Tatakotoroa), von Domingo Boenecheo, dem Kapitän der spanischen Fregatte Santa Maria Magdalena 1774 entdeckt und benannt. Durch Duperreys Aufnahme dieser Insel unter 17° 20′ S. und 138° 26′ 37″ W. wurde ihre Identität mit einer von David Clarke 1822 unter 17° 19′ S. und 138° 30′ 22″ W. vermeintlich entdeckten Insel festgestellt, eine Tatsache, die schon Krusenstern in seinen Mémoires hydropraphiques 1824 veröffentlicht hatte.

Bei der Ankunft auf den Gesellschafts-Inseln erfuhr Duperrey, dass kurze Zeit vorher der Kapitän Humphrey mit dem Schiffe Good-Hope drei Inseln in dieser Gegend entdeckt habe in folgenden Lagen:

Die erste 17° 16′ S. 138° 34′ W.
Die zweite 16° 53′ S. 140° 38′ W.
Die dritte 16° 48′ S. 141° 46′ W.

Die erste ist höchst wahrscheinlich Narcisse; die zweite erhielt den Namen ihres Entdeckers Humphrey, die dritte

[1]) Die Klammern enthalten die heutigen Bezeichnungen.
[2]) Auch Meinicke schreibt die Entdeckung der Insel Duperrey zu und zwar merkwürdigerweise für das Jahr 1822. Mein. Die Ins. des Still. Ozeans II, 212.

den Namen des Schiffes Good-Hope[3]) (Rekareka).

Duperrey bestimmte ihre Längen wie folgt:

Narcisse 138° 26′ 27″ W.
Humphrey 140° 30′ 37″ W.
Good-Hope 141° 38′ 37″ W.

Alle drei Inseln werden also von Humphrey etwa 8′ zu weit nach Westen angegeben. Darauf passierte die Coquille die Inseln Moller (Amanu) 17° 54′ 40″ S, 140° 55′ W. und La Harpe (Hao) 10° 6′ S. 140° 59′ W. Erstere wurde entdeckt 1774 von Boenecheo[4]) und benannt 1819 von dem Kapitän der russischen Marine Bellingshausen, letztere 1768 von Bougainville. Am 2. Mai kam Maïtia (Maitea) in Sicht, und am folgenden Tage ging die Corvette vor Tahiti vor Anker. Nachdem die Expedition sich während eines dreiwöchentlichen Aufenthaltes daselbst für die weitere Fahrt verproviantiert hatte, verliess sie am 2. Mai die Insel mit nördlichem Kurse, um sich nach dem heutigen Bismarck-Archipel zu wenden. Auf dieser Fahrt berührte man die Insel Borabora 16° 30′ 4″ S. 151° 45′ 56″ W. Nach vollendeter Aufnahme eines sorgfältigen Planes von Borabora und nach genauer Erforschung dieser und der ihr benachbarten Inseln gingen die Franzosen am 9. Juni wieder in See zum grossen Bedauern der Eingeborenen, die das Schiff bis über die Riffe hinaus begleiteten. Nachdem man der Reihe nach die Inseln Sauvage, Eoa und St. Cruz passiert hatte, kam am 9. August Bougainville in Sicht. Man fuhr an der Ostküste dieser Insel und weiter der Insel Bouka entlang. Auffallend genau stimmten die Aufnahmen des Nordkaps

[3]) Humphrey wird von Meinicke mit Good-Hope identifiziert. Mein. D. Ins. d. St. Oz. II 210. Das ist allerdings nur dann möglich, wenn man die Länge der Insel Humphrey zu 141° 38′ W. angibt, während Duperrey ihre Länge zu 140° 30′ 37″ W. bestimmt.

[4]) nicht wie Meinike sagt, von Bellingshausen, Vergl. Dum. d'Urville: Malerische Reise I. 307.

von Bouka mit denen Rossels und Beautemps-Beauprés überein.

D'Entrecasteaux 154° 34′ 45″ O.
Duperrey 154° 34′ 30″ O.

Am 12. August ging Duperrey im Hafen von Praslin vor Anker. Während fast alle Seefahrer, so vor allem Bougainville und d'Entrecasteaux und später auch Dumont d'Urville durch gewaltige Regenfälle an ihren Arbeiten sehr gehindert, ja manchmal zu gänzlicher Untätigkeit verurteilt worden waren, war Duperreys Aufenthalt von ausgezeichnetem Wetter begünstigt. Das Observatorium stand unter der bewährten Leitung des erfahrenen Iacquinot. Bérard, Lottin und Blois nahmen einen detaillierten Plan des Hafens, sowie des Caps St. Georg und der benachbarten Häfen auf. Der unermüdliche Blosseville[5]) unternahm sogar eine Exkursion auf die Berge, um das Dorf Likiliki zu besuchen. Am 21. August verliess die Expedition den Hafen, sichtete das Cap St. Georg, den Hafen Carteret, den Hafen Hunter an der Nordwestseite der Insel Amacata (Carterets Insel York), die drei Gipfel des Cap Stephens von Neu-Britannien, bekannt unter der von Carteret stammenden Bezeichnung „Die Mutter mit ihren beiden Töchtern." Dann erforschte man am 26, 27, 28. August die Inseln, die 1616 von Wilhelm Schouten im Nordosten von Neu-Guinea entdeckt worden waren. Am 30. August passierte die Corvette die Stelle, an der Carterets Stephens-Inseln liegen sollten. Schon d'Entrecasteaux hatte zweimal vergeblich nach ihnen gesucht. Und da nun auch Duperrey keine Spur von ihnen antraf, so nahm er an, dass sie nicht existierten, vielmehr mit den Inseln Providence von Dampier zu iden-

[5]) Es ist derselbe Blosseville (Jules-Alphonse), der 1833 als Kommandant des Kanonenbootes Lilloise Island und Grönland besuchte und auf dieser Fahrt den Tod in den Wellen fand.

tifizieren sind. Ebenso sind die Inseln Freewill Carterets die Inseln David, was schon d'Entrecasteaux nachwies, und die relative Lage von Freewill und Stephens ist genau dieselbe wie die von David und Providence. Am 3. Sept. war man dem Cap der Guten Hoffnung, dem Nordkap von Neu-Guinea, gegenüber. Auch hier ergaben die astronomischen Beobachtungen eine völlige Uebereinstimmung mit d'Entrecasteaux. Drei Tage später erreichte die Coquille die Insel Waigiou (Waigeu) und ging in der Bucht Sahouariou des Hafens Offak (Fakfak), in der auch Forrest 1775 geankert hatte, vor Anker. Der Aufenthalt in diesem Hafen verdient deshalb besonderes Interesse, weil damals von d'Urville und Blosseville die Existenz einer langen, schmalen, von Südosten nach Nordwesten gerichteten Bucht nachgewiesen wurde, die die Insel in zwei gleich grosse Teile zerlegt und von der Bai Offak nur durch einen schmalen Isthmus getrennt ist. Duperrey nannte diese Bai „baie Crousol"; heute führt sie den Namen Chabrol-Bai[6]). Die weitere Fahrt führte die Franzosen durch die von Freycinet 1818 entdeckten Inseln Ine, Vayag, Syang, Ioyi und Guébé, wobei man gleichzeitig die Lage der Inseln Gag, Boo, Pisang, Lawn und Kakek berichtigen konnte. Nach einem kurzen Aufenthalte im Hafen von Caïeli an der Ostseite der Insel Boeroe erreichte man am 4. Okt. den Hafen von Amboina. Drei Wochen Rast genügten, um die Vorbereitungen zu der langen Ueberfahrt von Amboina nach Port-Jackson (28. Okt. 1823-17. Jan. 1824) zu treffen. Unterwegs wurden dann die Inseln Vulkan, Dog, Wettar, Babi, Cambi, Ombai, und Panter aufgenommen und Freyci-

[6]) Es ist sehr viel Grund vorhanden, diesen Namen Chabrol-Bai auf Duperrey selbst zurückzuführen, wie es auch Meinicke tut. Mein: D. Ins. d. St. Oz. I 80. Man vergl. auch: Mémoire sur les opérations géographiques faites pendant les années 1822—25 par L. J. Duperrey p. 1 und 33.

nets Angaben über die Nordküste der Insel Timor geprüft. Die Ankunft in Sidney erfolgte am 17. Januar 1824. Das nächste Ziel der Reise war Neu-Seeland, das die Coquille am 2. April erreichte. Die Untersuchung erstreckte sich hauptsächlich auf die Nord- und Nordostküste und vor allem die Baie des îles. Genau an der Stelle, an der Marion 1772 von den Neuseeländern erschlagen worden war, errichtete Jacquinot sein Observatorium. Bérard und Blois nahmen den östlichen, Blosseville den westlichen Teil der Baie des îles auf. DieEingeborenen erwiesen sich als sehr friedlich, und es ist mit sehr viel Wahrscheinlichkeit anzunehmen, dass Marions Ermordung nur eine Reaktion der Wilden auf vorausgegangene Ungerechtigkeiten von seiten der Franzosen gewesen ist. Die Fahrt von Neu-Seeland nach den Gilberts-Inseln wurde unterbrochen durch einen Aufenthalt an der Insel Rotouma, die

zwischen { 12^0 32′ 9″ S 177^0 13′ 18″ O.
12^0 27′ 50″ S 176_0 59′ 45″ O.
gelegen ist.

Von der Insel, die höhere Erhebungen vulkanischen Ursprungs aufweist und gänzlich von Riffen umgeben ist, nahm Bérard einen vollständigen Plan auf. Die Vegetation war sehr üppig. Die Wilden, deren Zahl sich nach Duperreys Schätzungen auf etwa 8000 belief, zeigten sich sehr friedliebend und des Lobes würdig, das Edwards und Wilson ihnen spenden. Die Sprache schien mit der von Tonga und Neu-Seeland verwandt zu sein. Die Färbung des Körpers und die Art ihres Haarputzes erinnerten an die Karolinen. Den 9. und 10. Mai verwandte Duperrey zur Untersuchung der Cocal-Inseln (oder besser der Cocal-Untiefen) und der Insel St. Augustin (Nanomea), die von dem Spanier Antonio Maurelle am 5. bezw. am 6. Mai 1781 (nicht wie Duperrey sagt, en avril 1781; Dup. Mém. géogr. p. 45) entdeckt wurden.[7])

St. Augustin 5° 39′ 8′ S. 176° 5′ 50″ O.
Cocal 6° 5′ 33″ S. 176° 13′ O.

Die englische Brigg Elisabeth sah auf ihrer Fahrt von Port-Jackson nach China 1809 die Insel St. Augustin und nannte sie Taswell (5° 37′ S. 176° 9′ 14″ O.) Die Insel Sherson südsüdöstlich davon ist nichts anders als die Insel Cocal. Die Insel St. Augustin, von der Lottin einen Plan aufnahm, setzt sich aus zwei niedrigen, auf demselben Riff liegenden Inseln zusammen, zwischen denen eine Lagune eingeschlossen ist. Die grössere von beiden ist die südöstliche.

Nördlich von diesen Inseln nun beginnt der Gilbert-Archipel, an den sich weiter nordwärts die Marshall-Inseln anschliessen. Diese Inseln wurden entdeckt oder wiederentdeckt im Juni 1788 von den Kapitänen Gilbert und Marshall, als sie sich mit ihren Schiffen Scarborough und Charlotte von Sidney nach China begaben. (Die Namen wurden den Inseln von Krusenstern beigelegt; vorher hatte man beide Gruppen mit dem Gesamtnamen Mulgrave-Inseln bezeichnet.) Von den südlichen Inseln des Archipels erblickte man zuerst die Inseln Drummont (Taputenea) und Sydenham, die von dem Kapitän Bishop mit dem Schiffe Nautilus entdeckt worden waren. (1799.) Nach Blossevilles detaillierter Karte ergibt sich die Lage von

Drummont	West-Punkt	1° 8′ 45″ S.	174° 42′ O.
	Nord-Punkt	1° 0′ 40″ S.	174° 45′ O.
Sydenham	Südost-Punkt	0° 48′ 20″ S.	174° 33′ O.
	Nordwestpunkt	0° 36′ 0″ S.	174° 19′ O.
	Nord-Punkt	0° 33′ 20″ S.	174° 4′ O.

Dann folgten weiter nordwärts schon jenseits des Aequators Henderville (Aranuka) 0° 10′ 45″ N. 173° 36′ 30″ O.

[7]) Man vergl. Lapérouse I. p. 334 u. 336.

und Woodle (Kuria) 0° 15′ 55″ N. 173° 25′ 58″ O. Beide bestehen aus zwei kleinen, auf demselben Riff gelegenen Inseln.

Nachdem man dann der Reihe nach die Inseln Hopper, (Apamama) Hall, (Maiana) Charlotte (Apaiang) und Matthew (Maraki) berührt hatte, erreichte die Coquille die Marshall-Inseln, die schon Kotzebue 1817 besucht hatte. Die Untersuchung beschränkte sich in diesem Teile des Ozeans auf die Mulgrave-Inseln (Mille-Ins.) und den südlichen Teil der Insel Bonham (Yaluit); die ersteren wur- 1788 von Marshall entdeckt, die letztere von der Elisabeth 1809.

Mulgrave-J.	südl. Teil	6° 7′ N.	171° 56′ 0.
	nordwest. T.	6° 19′ 45″ N.	171° 49′ 0.
Bonham		5° 48′ 18″ N.	169° 34′ 52″ 0.

Bedeckt von sehr schöner Vegetation sind die Inseln, die fast alle weit ausgedehnte Lagunen in sich schliessen, besser bewohnt als die anderen des Archipels.

An die Marshall-Inseln reihen sich westlich fast ohne Unterbrechung die Carolinen an, die man am 3. Juni 1824 bei der Insel Oualan (Kusaie) unter 5° 21′ 25″ N. und 162° 59′ 33″ O. erreichte Kapitän Crozer, Kommandant des Schiffes Nancy, hatte sie am 20. Dezember 1804 entdeckt.

Umgeben von Korallenriffen zeigte die Insel eine Reihe vulkanischer Erhebungen, die in dem morne Buache bis 583, im Piton Crozer sogar bis 657 m ansteigen.[8]) Die Küste ist durch mehrere gute Häfen ausgezeichnet. Und wenn man dazu in Betracht zieht, dass der Boden eine reiche Vegetation trägt und vor allem Yamswurzeln, Brotfruchtbäume, Zuckerrohr und Bananen hervorbringt, dass der Seefahrer hier Holz und gutes Trinkwasser in aus-

[8]) Der russische Kapitän Lütke, der im Dezember 1827 Oualan besuchte, gibt die Höhen zu 515 bezw. 607 m an.

reichender Menge vorfindet, so kann man verstehen, wenn Duperrey der Insel eine für die Zukunft äusserst wichtige Rolle zuschreibt. „Il est facile, so schreibt er von ihr, de se convaincre de quelle importance l'île Oualan peut devenir un jour. Placée au milieu des îles Carolines, sur la route des navires qui vont de la Nouvelle-Hollande en Chine, elle leur présente à la fois des ports de carénage, de l'eau en abondance et des rafraîchissemens de différentes espèces. Ses peuples sont généreux et pacifiques, et ils seront bientôt en état d'offrir au navigateur un aliment indispensable à la mer, celui qui résultera sans doute de deux truies pleines que nous leur avons laissées, et qu'ils ont reçues avec la plus vive reconnaissance.[9]"

Diese Ansicht Duperreys hat sich aber bis auf den heutigen Tag noch nicht bestätigt. Oualan wird von keiner grösseren Linie berührt. Die Dampferlinie des Norddeutschen-Lloyd von Hongkong nach Sidney geht über Ponape, die wichtigste der Carolinen, und die Verbindungslinie von Ponape und Yaluit berührt Oualan ebenfalls nicht, sondern führt nördlich daran vorbei.

Nachdem Duperrey am 17. Juni die Inseln Mac-Askill (Pingelap), die von dem Kapitän des gleichen Namens mit der Lady Barlow 1809 entdeckt worden waren, berührt hatte, entdeckte er drei kleine, niedrige Inseln unter 6° 39′ N. und 159° 49′ O, die seinen Namen erhielten und heute Mokil-Inseln heissen. Am 23. Juni wurden unter 7° 5′ 18″ N. und 152° 37′ O. die Durville-Inseln (Lossop-Inseln) entdeckt; doch konnte von ihnen wegen der hereinbrechenden Dunkelheit kein Plan aufgenommen werden. Auf der weiteren Fahrt sah man die Inseln Hogoleu (Truck-Inseln), die Inseln Tamatam, Fanadik und Ollap (los Martires in den alten spanischen Karten) und ging

[9]) Duperrey: Mémoire géogr. p. 61.

am 26. Juli im Hafen von Doreri ($0^0 51' 50''$ S, $134^0 4' 2''$ O.) vor Anker. Während des Aufenthaltes daselbst nahm Lottin den Hafen auf und den westlichen Küstenstrich bis zur Kleinen Geelvinck-Bai. Die Corvette passierte dann das Cap der guten Hoffnung, sah zum zweiten Male die Inseln Vayag, Guébé, Pisang und Boeroe, durchquerte die Molukken und kam am 3. Oktober auf Ile de France an. Diese Insel verliess sie dann am 16. Oktober und traf nach kürzerem Aufenthalte auf St. Helena und Ascension am 24. März 1825 in Marseille ein, nachdem sie in 31 Monaten und dreizehn Tagen 24894 Meilen (lieues à $4^1/_2$ Km = 112023 Km; beinahe die dreifache Länge des Aequators) durchfahren hatte, ohne einen Mann zu verlieren und ohne Havarie. —

6. Die Reise von Dumont d'Urville 1826-1829.

Nach der Rückkehr der Coquille erwog die Regierung alsbald eine neue Reise um die Welt, die nicht wie die beiden letzten zur Erforschung der physischen Beschaffenheit der Länder, sondern lediglich der Erweiterung der geographischen und hydrographischen Kenntnisse des Stillen Ozeans dienen sollte. Dumont d'Urville, der soeben von der Reise Duperreys zurückgekehrt war, erhielt das Kommando über die Coquille, die ihren Namen mit dem Namen „Astrolabe" vertauschte, zur Erinnerung an das Flaggschiff des unglücklichen Lapérouse. Zu jener Zeit tauchte nämlich wieder eine Anzahl von Gerüchten auf, nach denen von unbekannten Kapitänen in noch unbekannteren Gegenden des Ozeans Zeichen vom Schiffbruche der „Astrolabe" und der „Boussole" gefunden worden sein sollten. Wenn nun auch auf Grund solcher unbestimmten Angaben keine Expedition ausgesandt werden konnte, so wurde Dumont d'Urville doch angewiesen,

auf alle diese Dinge zu achten und jede Gelegenheit zu benutzen, um endlich das Schicksal der verschollenen Expedition aufzuhellen. Und in der Tat sollte dies auf dieser Fahrt endgültig gelingen.

Jules-Sebastien-César Dumont d'Urville, geboren am 13. Mai 1790 in Condé-sur-Noireau, war ursprünglich nicht zum Seemannsberufe bestimmt. Vielmehr widmete er sich in seiner ersten Jugendzeit dem Studium der allgemeinen Wissenschaften. Erst mit zwanzig Jahren, im Jahre 1810, trat er bei der Marine ein und wurde 1812 zum Fähnrich befördert. Schon in seiner frühesten Jugend empfand er eine grosse Vorliebe für das Studium der Entdeckungsreisen, und sein innigster Wunsch war es, selbst einmal teilnehmen zu können an einer solchen Reise. 1819 begleitete er den Kapitän Gautier auf einer Unternehmung, die zur geographischen und hydrographischen Erforschung des Schwarzen Meeres und des östlichen Beckens des Mittelländischen Meeres ausgesandt wurde. 1821 zum Leutnant zur See befördert, machte er in dieser Eigenschaft von 1822-1825 die Reise Duperreys um die Welt mit. Nach der Rückkehr wurde er alsbald zum Kommandanten ernannt und erhielt den ehrenvollen Auftrag, mit dem soeben zurückgekehrten Schiffe eine neue Weltumsegelung auszuführen mit der Bestimmung, die Geographie mit neuen Entdeckungen zu bereichern, den Umfang der Hydrographie zu erweitern und die Seefahrt in den weit entlegenen Meeren weniger gefährlich zu machen.

Der Reiseplan war, die Küsten der Louisiaden, Neu-Guinea, Neu-Britannien zu besuchen, die Carolinen und Molukken zu durchfahren und die Nordküste von Neu-Seeland, die Tonga, die Fidschi und die Loyalty-Inseln zu erforschen.

Am 22. April 1826 ging die Astrolabe von Toulon aus unter Segel. Am 5. Oktober erreichte man Australien

beim Cap Leeuwin. Auf der Fahrt an der Südküste des Kontinentes entlang bis zum Port Western beschränkte d'Urville sich lediglich auf eine allgemeine Beobachtung der Küsten, wobei man an verschiedenen Punkten die Genauigkeit der Aufnahmen Flinders gegenüber denen Baudins feststellen konnte. Von dem Hafen Port Western, der trotz der Untersuchungen von Flinders und Baudin immer noch ziemlich unvollkommen bekannt war, wurde ein genauer Plan aufgenommen, ebenso von der Jervis-Bai; Ende November ging die Astrolabe in Port-Iackson vor Anker.

Hier erst beginnt der eigentliche Teil der Reiseaufgabe, indem d'Urville sich zunächst nach Neu-Seeland wandte. Während nun die Instruktion ihm vorschrieb, einfach durch die Strasse zwischen den beiden grossen Inseln hindurchzufahren und einige Teile an der Nordostküste der Nord-Insel zu erforschen, glaubte d'Urville doch, im Interesse der Geographie, die trotz der sorgfältigen Aufnahme Cooks noch mancher Ergänzung bedurfte, weit über seine Instruktion hinausgehen zu müssen.

Er erreichte Neu-Seeland unter 42° 20′ S. ungefähr an derselben Stelle, an der A. Tasman das Land am 13. Dezember 1642 als erster Europäer erblickte. Von hier aus fuhr man nach Norden der Küste entlang, die zerrissen, mässig bewaldet und mit hohen Gebirgen besetzt erschien. Dann bog die Corvette in die Cook-Strasse ein, in die schon Tasman eingedrungen war, die er aber für eine tiefe Bai gehalten hatte,[1]) bis Cook auf seiner ersten Reise 1769 die nach ihm benannte Strasse durchfuhr und damit die Nord-Insel von der Süd-Insel trennte. Gleich an ihrem Westende bildet die Nordküste der Süd-Insel eine weite, tiefe Bai, die von Cook den Namen Tasman-Bai erhielt. Die ganze Bai mit Ausnahme ihres nordwestlichen Endes, der

[1]) **Tasman**: journ. vom 17. Dezember 1642. p. 80.

sogenannten Mörderbucht[2]) Tasmans, wurde eingehend durchforscht und aufgenommen. Die Westküste, an der auch die Astrolabe vor Anker lag, bietet eine Reihe ausgezeichneter, völlig sicherer Ankerplätze, besitzt gutes Trinkwasser und Holz in Menge und gewährt dadurch, sowie durch ihren Reichtum an guten Fischen dem Seefahrer alles, was er bei einer Landung zu finden hofft. Im Hintergrunde der Tasman-Bai erheben sich prächtige Wälder, die Ufer sind von weiten Ebenen umsäumt, die in der Ferne von riesigen Gebirgen mit ewigem Schnee eingefasst sind. In krassem Gegensatze steht dazu die Ostküste, die von den Nordweststürmen des Stillen Ozeans getroffen, zerrissen und nur schwer zugänglich ist. Auch die Vegetation steht weit zurück hinter dem Pflanzenreichtum der südlichen und westlichen Umrandung. Am Nordostende der Bai fanden die Franzosen eine grosse Insel, die Cook nicht erkannt hatte und den Namen Ile d'Urville erhielt. Ein langer schmaler Kanal, der die Insel vom Festlande trennt, verbindet die Tasman-Bai mit der Admiralitäts-Bai. Die Fahrt durch diese äusserst gefährliche Strasse hätte der ganzen Besatzung fast das Leben gekostet. In der mit Klippen angefüllten Meerenge — sie wurde Passe des Français genannt — wurde die Astrolabe von einem heftigen Sturme überfallen und drohte jeden Augenblick verloren zu gehen. Der Kapitän bewies hier wie in allen kritischen Augenblicken äusserste Kaltblütigkeit und Umsicht, und nur seiner Geistesgegenwart hatte das Schiff seine Rettung zu verdanken. Durch diese mit vielen Gefahren und grossen Schwierigkeiten ausgeführten Arbeiten erhielten die im übrigen sehr genauen Aufnahmen

[2]) In Tasmans Journal heisst es darüber: Op dese moordenaersplaetze (die wy ook de name van Moordenaarsbay gegeven hebben) lagen geanckerd op de zuyderbreete van 40 gr 50 min., langhte van 191 gr. 30 min., van albier hebben onsen cours oost noortoost aengestelt. Journ. 19. Dez. 1642 p. 85.

Cooks eine nicht unbedeutende Erweiterung und Ergänzung.

Nachdem die Aufnahmen in der Cook-Strasse vollendet worden waren, nahm die Expedition die Erforschung der Westküste der Nord-Insel in Angriff, welcher Teil Neu-Seelands sich durch seine äusserst starke Gliederung auszeichnet. Nacheinander entdeckte man eine Reihe von Inseln, die am Eingange der Shouraki-baie (Hauraki-Bai) liegen. Eine eingehende Erforschung dieser Bai schien zur Ergänzung von Cooks grosszügigen Untersuchungen unerlässlich. D'Urville drang deshalb nach Süden in die Bai vor, die 70 Meilen tief, im Mittel 20-25 Meilen breit, tief ins Land schneidet und von der Nord-Insel eine lange, schmale, reich gegliederte Halbinsel abtrennt, und entdeckte an ihrem Westufer den Kanal, der die Insel Waiheke (Waihehe) von Neu-Seeland trennt und Canal de l'Astrolabe genannt wurde. Diese Strasse, die hinsichtlich ihrer Grösse, ihrer geschützten Ankerplätze und ihrer malerischen Ufer grosse Aehnlichkeit mit dem Canal de d'Entrecasteaux an der Ostseite Tasmaniens aufwies, wurde in ihrer ganzen Ausdehnung befahren und sorgfältig aufgenommen. Nachdem auch die Baie des îles weiter nördlich einer eingehenden Untersuchung unterzogen worden war, segelte man an der Küste entlang weiter nordwärts, sich niemals mehr als drei bis vier Meilen von ihr entfernend, bis hinauf zum Cap Otéa (Nord-Cap), woselbst d'Entrecasteaux seine Aufnahmen von 1792 beendet hatte.

Mehr als 1600 km waren von Neu-Seelands Küsten genau erforscht worden, und mit dem Bewusstsein, dass die Geographie von diesen Ländern nicht sprechen könne, ohne die wichtigen Arbeiten der Astrolabe zu nennen, verliess d'Urville am 22. März 1827 das Land mit der Bestimmung nach dem Tonga-Archipel.

Weil dieser Archipel von Cook und d'Entrecasteaux genau erforscht worden war, so gedachte d'Urville sich nur kurze Zeit dort aufzuhalten, um den Gang seiner Seeuhren zu regulieren und Lebensmittel an Bord zu nehmen. Aber das Schicksal wollte es anders. Ein gewaltiger Sturm überfiel am 9. April das Schiff und warf es aus seiner Bahn, nördlich von der Insel Eoa. Als man nach sechs bangen Tagen sich bis in die Nähe des Ankerplatzes durchgearbeitet hatte, trat plötzlich Windstille ein, so dass das Schiff den Strömungen in einem von Riffen starrenden Kanale überlassen war. Kein Anker hielt, alle Ketten brachen ausser zweien, und an ihnen hing drei Tage und drei Nächte das Leben der ganzen Besatzung. Wäre nur ein Glied gesprungen, so wären alle verloren gewesen. Endlich am 24. April konnte die Astrolabe die Riffe verlassen und zwei Tage später nördlich von Tongatabou vor Anker gehen.

D'Urvilles Wunsch war es nun, diese traurigen Inseln so bald wie möglich zu verlassen, aber die Anker, die er auf den Riffen verloren hatte, wollte er nicht im Stiche lassen. Während mehrere Schaluppen mit dieser schwierigen und mühevollen Arbeit beschäfftigt waren, wurden andere Fahrzeuge zu geographischen Arbeiten und zur Verproviantierung des Schiffes verwendet. Vor der Abfahrt kam es noch zu Streitigkeiten mit den Wilden. Als alles zur Abfahrt bereit war und eine Abteilung an Land ging, um die letzten Gegenstände an Bord zu bringen, wurde sie angegriffen, und drei Franzosen blieben gefangen in den Händen der Wilden zurück. Erst nachdem mehrere Dörfer in Asche gelegt und Mafanga, der heilige Ort der Insel, beschossen wurde, gaben die Eingeborenen die Franzosen frei und liessen sie an Bord zurückkehren. Nach einem Aufenthalte von einem Monate, wo man allen Gefahren, Schiffbruch und Krieg ausge-

setzt gewesen war, verliess man am 21. Mai Tongatabou und wandte sich dem Fidschi-Archipel zu.

Von Tasman 1643 entdeckt (der die Inseln Prins Willems eilanden nannte[3]), war der Archipel, trotzdem er von Cook und Dillon besucht worden war, noch ziemlich unbekannt, und über seine Inseln herrschte noch die grösste Ungewissheit, als d'Urville ihre Erforschung unternahm. Da es ihm an den für diese Gewässer, an denen man oft schnell vor Anker gehen und unerwartet aufbrechen muss, unbedingt nötigen Ankern fehlte, so gestaltete sich für ihn diese in dem mit Untiefen und Riffen besäten und daher von allen Seefahrern so gefürchteten Meere besonders beschwerlich und gefahrvoll. Trotz allen Gefahren schreckte d'Urville vor diesem wichtigen Teile seiner Aufgabe nicht zurück. Er erkannte zunächst Batoa (Vatoa), bestimmte die Lage dieser Insel und lief am 25. Mai 1827 in die Strasse von Ong-Hea-Lebou (Ongealevu) und Ong-Hea-Riki ein. Auf diesem Wege bemerkte und bestimmte er verschiedene signalisierte Inseln. Da die See jetzt anfing hochzugehen und ein stürmischer Wind einsetzte, so sah d'Urville sich gezwungen auf die hohe See zu gehen. Doch erreichte er sie nicht mehr, und zwei Tage lang fuhr er mitten zwischen unbekannten Inseln umher. Endlich am 28. früh, als eine Strömung das Schiff nach Norden trug, entschloss sich der Kapitän, seine Forschungen kühn fortzusetzen und einen Zufluchtsort zu suchen, wenn das Wetter zu schlecht werden sollte. Er erforschte nun der Reihe nach die Inseln Neaou (Naiau), Dzizia (Thithia), Batou-Bara (Vatu-Vara), Azata (Yathata), Mang-Ho (Mango), Kanazea (Kanathea), Neita-Oumba (Naitamba), Laoudzala (Lauthala) und beharrte bei dieser Aufgabe trotz der Stürme und trotz der unzähligen zwischen diesen Inseln liegenden Untie-

[3]) Journ. vom 5. Februar 1643, p. 119.

fen. Am 31. jedoch sah sich die Astrolabe von einem Labyrinth von Riffen umgeben. Vergebens suchte d'Urville nach Norden durchzudringen, bis er es schliesslich aufgab, hier weiter zu kommen, und seinen Weg nach Süden nahm. Auf diesem Wege erblickte er die genannten Inseln wieder, hielt sich aber dann weiter westlich und bestimmte Koro, Neirai (Nairai) und Nhao (Ngau) und die bis dahin unbekannte Insel Mouala (Moala) 18° 35′ S. 179° 47′ O. Nachdem man an dieser Insel mehrere Tage geankert hatte, setzte wieder stürmisches Wetter ein, und das Schiff fuhr an den Klippen der Südostküste von Viti-Levu entlang, vergebens einen Kanal suchend, um ins Innere der Riffe zu gelangen. D'Urville wandte sich daher nach Süden, um die nach Krusensterns Karte 50 Meilen entfernte Insel Kandabon zu erreichen. In der Nacht vom 5. auf den 6. Juni, nachdem man kaum 12 Meilen weit vorgedrungen war, wurde plötzlich, als der Wolkenschleier, hinter dem der Mond bisher verborgen gewesen war, einen Augenblick zerriss, die Nähe eines grossen Felsenriffes signalisiert. Eine kühne Wendung rettete im letzten Augenblicke das Schiff. Nur noch einige Minuten, und es wäre dem sichern Untergange geweiht gewesen. Man blieb die ganze Nacht aufmerksam, und am andern Morgen sah man ein ungeheures Riff, das eine Gruppe von Inseln und Inselchen nördlich von Kandabon umzieht. Es erhielt von dem Schiffe, dessen Untergang es beinahe herbeigeführt hatte, den Namen Grosses Astrolabe Riff. Nachdem die Franzosen noch Umbenga (Mbengha) und die Südküste von Kandabon erforscht hatten, wandten sie sich nach Norden, um nach Viti-Levu zurückzukommen; doch wurde ihnen der Weg zu dieser Insel wieder durch eine ununterbrochene Riffkette verschlossen, so dass d'Urville gezwungen war, sich nach Westen zu wenden, wo er am 7. die

Insel Vatou-Lele (Vatu-Leile) entdeckte, die sich durch eine lachende Vegetation auszeichnete. An der Südwestspitze von Viti-Levu gelang es endlich, einen Zugang zu der Insel zu finden und zu landen. Nachdem man hier noch die Malolo-Gruppe und einige sich nach Norden anschliessende Inseln aufgenommen hatte, sah d'Urville sich wegen der herrschenden Untiefen veranlasst, seine Aufnahmen zu beenden und den Archipel zu verlassen.

Auf der Ueberfahrt von den Fidschi-Inseln nach den Loyalty-Inseln berührte die Expedition die Inseln Erronam (Fatuna) und Annatom (Aneilyum). Die Lage dieser letzten wurde zu 20° 11′ 25″ S. und 169° 35′ 20″ O. bestimmt, während Cook sie 20 bis 30 Minuten weiter nach Osten verlegt und d'Entrecasteaux sie 5 bis 6 Minuten weiter westlich anzeigt. Auf der weiteren Fahrt erforschte man die Loyalty-Inseln in ihrer ganzen Ausdehnung, aber nur an der Ostküste, und entdeckte nördlich von den Riffen Beautemps-Beaupré ein weites aus zwei Ketten bestehendes Riff, welches von Süden nach Norden sich erstreckend wahrscheinlich mit ersterem zusammenhängt.

Nordspitze des Astrolabe-Riff:
19° 40′ 20″ S.
165° 26′ 20″ O.

Nordspitze des Beautemps-Beaupré-Riff:
20° 18′ S.
165° 58′ O.

Nach Beendigung der Untersuchung des Loyalty-Archipels hielt d'Urville die Gelegenheit für günstig, die genaue Form der Riffe nördlich von Neu-Caledonien festzustellen. Zwar hatte d'Entrecasteaux das Nordende der Riffe in zwei verschiedenen Jahren aufgenommen, doch zweifelten einige Geographen daran, dass sie wirklich an der Stelle endigten, wo d'Entrecasteaux sie verliess. Die Untersuchung entschied zu Gunsten d'Entrecasteaux's. An

der Stelle, wo er das Nordende angibt, biegen die Riffe nach Osten um, so dass der von ihm angegebene Punkt in der Tat das Nordende der Riffe bezeichnet.

Man berührte auf der weiteren Fahrt die Louisiaden und bestimmte die Lage des Cap Delivrance, die Südostspitze der Insel Rossel, der östlichsten der Louisiaden, über dessen Lage die Beobachtungen von Bougainville und d'Entrecasteaux so sehr auseinandergingen.

Bougainville [4])	11° 45′ S.
	154° 35′ 0.
D'Entrecasteaux [5])	11° 20′ 37″ S.
	154° 26′ 15″ 0.
D'Urville [6])	11° 23′ 25″ S.
	154° 16′ 28″ 0.

Auf der Fahrt nach Neu-Irland erforschte d' Urville die Langhlan-Inseln, ein Lagunenriff von etwa 5-7 km Länge, auf dem eine ganze Anzahl kleiner, flacher, mit Kokospalmen besetzter Inseln liegt, und die Cannac-Insel, ein bewaldeter Felsen von 80 m Höhe. Am 5. Juli sichtete man das Cap St. Georg, die Südspitze von Neu-Irland, und ging am folgenden Tage im Hafen Carteret vor Anker. Ströme von Regen schienen die Erde mit einer Wasserflut bedecken zu wollen. Doch liess der Regen nach einigen Tagen nach, und das Wetter war von da an gut. Zwölf Tage blieb die Astrolabe im Hafen liegen, und während dieser Zeit wurde dieser sowohl wie die anstossenden Küsten genau erforscht und aufgenommen. Auf der Cocos-Insel (Carterets) war keine einzige Cocospalme zu sehen.[7])

[4]) Die Angaben finden sich, nicht in Bougainville's Bericht; sie stammen von Fleurieu: Découvertes des Francais p. 202.

[5]) Rossel: I 410.

[6]) D' Urville IV. 486. Meinickes Angaben über die Lage des Kaps stammen nicht von Bougainville, sondern von d'Urville. Mein: D. Ins. d. St. Oz. I 107

[7]) D'Urville IV, p. 497.

Am 19. Juli lichtete die Astrolabe die Anker, um den Verlauf der Südküste Neu-Britanniens festzustellen. Bei starkem, unaufhörlichem Regen und hohem Seegang gestaltete sich die Erforschung der Küste sehr schwierig, und dabei machte sich besonders der gänzliche Mangel an kleinen Ankern fühlbar. Zudem war die Küste, an der man vorbeifuhr, so gut wie unbekannt. Nur Dampier hatte sie gesehen, ohne sie jedoch wegen der grossen Entfernung genauer zu erkennen. D'Urville erledigte seine Aufgabe mit Geschick und Genauigkeit. Seine Arbeiten lehrten die verschiedenen Häfen und Vorgebirge der Südküste in ihrer ganzen Ausdehnung kennen. Auf der Fahrt durch die Dampier-Strasse zwischen Neu-Britannien und der Insel Rook kam d'Urville dem westlichen Teile von Neu-Britannien sehr nahe, und die Schilderung von diesem Teile unseres Schutzgebietes ist so interessant, dass ich sie dem Leser nicht vorenthalten will.

Comme à d'Entrecasteaux cette terre nous offrit un aspect délicieux; rarement la nature imprime au pays dont la main de l'homme n'a point modifié la surface, des accidents aussi aggréables, des effets de perspective aussi gracieux, aussi variés. Partout une côte saine, accessible et baignée par des flots tranquilles, un sol s' élévant doucement en amphithéâtre sur divers plans, tantôt ombragé par de sombres forêts, tantôt couvert de fourrés moins élevés, tantôt enfin de vastes pelouses, dont la teinte jaunissante contraste avec la nuance plus sombre des forêts et des bocages environnans. Les deux pitons du mont Glocester couronnent de leurs masses imposantes cette riante scène, et cachent fréquemment leurs cimes majestueuses sous les nuages de l'équateur.[8])

An der Dampier-Strasse nun beginnt die Erforschung der Nordküste von Neu-Guinea. Die Astrolabe beobachtete

[8]) Dum. d'Urville: IV p. 537.

die bis dahin kaum angegebenen Inseln Rook, Tupinia, Latin (Lotin), Longue (Long), Couronne (Crown), Rich, zeichnete die Richtung der Bergkette Finisterre, die von dem Kap King-William bis zur Astrolabe-Bai sich erstreckt, gab zuerst den Golf Astrolabe an, verzeichnete die Inseln Dampier und Vulcain (Vulkan), durchschnitt die Schouten-Inseln und nahm eine Anzahl anderer bis dahin noch unbekannter Inseln auf, von denen der Name Ile d'Urville noch heute an die Arbeiten ihres Entdeckers erinnert. Er entdeckte die Humboldbai, die zu beiden Seiten von den Bergen Bougainville und den Cyklopen eingefasst wird. Man bestimmte ihre Einfahrt zu 2° 23' S. und 140° 44' O., musste jedoch wegen des Mangels an Ankern davon absehen, in das Innere der Bai einzudringen. Die weitere Fahrt ging zwischen den Inseln Arimoa (Kumamba) und dem Festlande hindurch über den Streifen farblosen Wassers, nördlich von der Spitze, die den Namen des Kapitäns erhielt unter 1° 24' S., 137° 59' O. Hier vermutete d'Urville die Mündung eines ansehnlichen Flusses, ohne diesen jedoch tatsächlich feststellen zu können.

Nachdem die Astrolabe die bis dahin noch unerforschte Jobie-Strasse zwischen den Inseln Jobie und Mysory durchfahren hatte, wobei ausser diesen noch die Insel Bulting und die „Lange Insel" aufgenommen wurden, ging die Expedition am 25. August im Hafen von Dorei vor Anker. Nach zehntägigem Aufenthalte verfolgte man den weiteren Verlauf der Küsten bis zu der kleinen Insel Mispalu, jenseits des Vorgebirges der Guten Hoffnung, um sich von hier nach Amboina zu einem längeren Erholungsaufenthalt zu begeben. Am 10. Oktober ging d' Urville von dort wieder in See nach Van-Diemensland, um den letzten Teil der Mission zu erfüllen, nämlich die Westküste der Nordinsel von Neu-Seeland aufzunehmen und dann durch die Torres-Strasse nach Frankreich zu-

rückzukehren. Inzwischen hatten sich wichtige Ereignisse zugetragen, die seinen ganzen Plan ändern sollten, und ihre Verkettung wollen wir nunmehr hier angeben.

Im Jahre 1813 lief das englische Schiff Hunter unter Kapitän Robson von Bengalen aus und ging am 19. Februar an einer der Fidschi-Inseln vor Anker, um Sandelholz zu holen. Er war dort schon mehrere Male gelandet und hatte einen gewissen Einfluss auf den Geist eines Teiles der Eingeborenen, die er im Kriege gegen ihre Nachbarn unterstützte. Dieses Mal kam der Häuptling an Bord begleitet von dem Laskaren[9]) Joé. An Bord des Schiffes befand sich ein Offizier, Peter Dillon, der sich in Calcutta hatte anwerben lassen. Er begleitete Robson auf einer neuen Expedition gegen die Feinde des Häuptlings, die dank den europäischen Waffen zu dessen Gunsten entschieden wurde. Trotz dieser Verdienste verschlechterte sich das Verhältnis der Engländer zu den Eingeborenen von Tag zu Tag mehr, bis endlich Robson am 6. September einen Handstreich versuchte, um die Wilden an einem Angriffe auf seine Leute zu hindern. Alle Europäer, die zur Besatzung des Hunter gehörten, sowie alle, die auf der Insel lebten, begleiteten Robson auf seinem Zuge. Dessen Unvorsichtigkeit begünstigte das Unglück seiner Mannschaft. Vierzehn seiner Leute wurden getötet. Unter denen, die sich an Bord des Hunter retten konnten, befanden sich Joé und Martin Buschart, ein preussischer Matrose aus Stettin stammend. Wenige Tage nach dieser Niederlage verliess Robson die Insel. Während der Fahrt baten Joé und Buschart, in Tucopia, einer kleinen Insel der Santa-Cruz-Gruppe, ausgesetzt zu werden.

Dreizehn Jahre später, also 1826, befindet sich derselbe Peter Dillon, nunmehr Kapitän der St. Patrik, die von

[9]) indischer Matrose auf englischen Schiffen aus der Klasse der Parias (Bewohner der Küste Malabar.)

Neu-Seeland nach Bengalen fuhr, am 13. Mai auf der Höhe von Tucopia. Einige Insulaner näherten sich dem Schiffe. In der ersten Reihe, die herankam, erkannte er Joé, in der zweiten Buschart. Sie erkannten ihn jedoch nicht wieder. Der letztere erzählte ihm, dass seit elf Jahren kein Schiff mehr vorbeigekommen sei und in den beiden letzten zwei von Ferne gesehen worden seien. Während dieser Unterredung meldete nun ein Offizier Dillon, dass Joé den Griff eines silbernen Degens an den Waffenschmied des Schiffes verkauft habe. Man fragte Buschart, wie sein Begleiter in den Besitz dieses Degengriffes gekommen sei, und er erzählte, dass er bei seiner Ankunft in Tucopia in den Händen der Wilden Ketten, Haken, Messer, Porzellan, den Stiel einer silbernen Gabel und viele andere Dinge gesehen habe. Zuerst habe er geglaubt, ein Schiff habe an der Insel Schiffbruch gelitten. Zwei Jahre später jedoch, als er eine leidliche Kenntnis von der Sprache des Landes hatte, habe er erfahren, dass die Tucopianer alle diese Dinge sich an einer ziemlich weit entfernten Insel holten, die Manniculo oder Vanikolo heisse, bei der einst zwei grosse Schiffe im Sturm gestrandet seien. Er fügte noch hinzu, dass in Vanicolo selbst noch eine grosse Menge derartiger Dinge vorhanden seien. Joé, der vor sechs Jahren in Vanicolo gewesen war, bestätigte diese Angaben. Dillon schloss aus allen diesen Berichten, dass Vanicolo der Schauplatz des Unterganges der beiden französischen Fregatten Boussole und Astrolabe sei. Er wurde in diesem Gedanken bestärkt, als die Tucopianer ihm versicherten, dass seit dem in Frage kommenden Schiffbruche kein Schiff mehr in Vanicolo gewesen sei. Obwohl er nur geringe Vorräte an Lebensmitteln hatte, so entschloss er sich doch sofort nach Vanicolo zu gehen. Joé weigerte sich hartnäckig ihn zu begleiten; Buschart willigte ein unter der Bedingung, dass

er wieder nach Tucopia zurückgebracht werde. Ein Tucopianer begleitete ihn. Ungünstige Windverhältnisse gestatteten Dillon jedoch nicht zu landen. Eine ganze Woche lag er in einer Entfernung von etwa 40 km bei widrigen Winden auf hoher See. Aus Mangel an Lebensmitteln und wegen des schlechten Zustandes seines Schiffes musste er notgedrungen umkehren. Am 30. August landete er in Calcutta. Auf seine Bitte hin wurde ihm ein Schiff der Compagnie, Research, zur Verfügung gestellt. Am 22. Januar 1827 verliess er wieder Calcutta. Vor seiner Abfahrt hatte er eine Degenscheide, die er in Tucopia gekauft hatte, zur Begutachtung nach Paris gesandt. Nach unvorhergesehenen Verzögerungen, die er bei Van-Diemensland erlitt, ist er endlich am 5. September nach Tucopia zurückgekehrt. Sein Tauschhandel mit den Wilden verschaffte ihm eine grosse Menge der Trümmer jeder Art, so auch den Griff des Degens, dessen Scheide er nach Paris gesandt hatte. Am 7. kamen die Berge von Vanicolo in Sicht; Buschart und ein Tucopianer gingen am folgenden Tage ans Land und kauften verschiedene Sachen. Nachdem Dillon das Tauschgeschäft an verschiedenen Stellen der Insel fortgesetzt hatte, fuhr er am 8. Oktober wieder ab und erreichte am 25. Oktober 1828 Plymouth und begab sich dann nach Paris. Hier stattete er dem Marineminister einen Besuch ab und machte ihm einen grossen Teil seiner gefundenen Gegenstände zum Geschenk. Lesseps, ein alter Freund von Lapérouse, besichtigte die traurigen Ueberreste und erkannte sie wieder.

Währenddessen setzte d'Urville seine Fahrt nach Van-Diemensland fort. In Hobart-Town erfuhr er, dass auf der Insel Vanicolo Spuren von Lapérouse gefunden worden seien und dass er in Tucopia sichere Angaben finden werde über den Weg, dem er folgen müsse. Peter Dillon hatte sich nämlich mit ängstlicher Sorgfalt bemüht,

die Lage der Insel Vanikolo geheim zu halten, damit ihm ja keiner in dieser wichtigen Entdeckung zuvorkommen könne. Doch gab es auf Tucopia, wie aus seinen Berichten zu ersehen war, Eingeborene und auch Europäer, die d'Urville zu der Insel des Schiffbruches führen konnten. Mancherlei Schwierigkeiten stellten sich d'Urville noch in den Weg. Dillon hatte von seinem Aufenthalte in Hobart-Town nur ein schlechtes Andenken hinterlassen und schien nach den Angaben aller derer, die mit ihm in nähere Berührung gekommen waren, nur sehr wenig Glaubwürdigkeit zu verdienen. Sollte nun d'Urville den vagen Angaben über eine nicht näher bestimmte Insel folgen oder nicht? Beruhten sie auf Wahrheit, so war er gerechtfertigt; wenn aber nicht, wie wollte er es dann begründen, dass er die ihm vorgeschriebene Reiseroute ohne triftige Gründe verlassen hatte, den Lügen eines Abenteurers folgend, wie er in der Colonie genannt wurde,[10]) dem der Gouverneur sogar den Kredit von 4000 Piastern versagte, aus Furcht, die Summe zu verlieren. Trotzalledem stand es bei d'Urville fest, dass es seine und des französischen Volkes heiligste Pflicht sei, den Schleier, der noch immer über dem traurigen Schicksale seiner Landsleute lag, zu zerreissen. Unverzüglich verliess er Hobart-Town und erreichte auf dem kürzesten Wege am 10. Februar 1828 Tucopia. Dort fand er auch wirklich den Preussen Buschart; aber weder er noch einer der Eingeborenen wollte ihm zum Führer dienen, indem alle das äusserst ungesunde Klima von Vanicolo als Grund ihrer Weigerung angaben. Es befanden sich jedoch auf der Insel zwei Engländer, von denen einer die Sprache der Eingeborenen verstand. Diese willigten schliesslich ein, das Schiff zu führen.

Am 12. Februar sichtete man die Insel, aber erst am

[10]) Dum. d'Urville: V, p. 16.

19. konnte man sich ihr nähern, und am 21. ging die Astrolabe zwischen den Riffen auf der Ostseite der Insel vor Anker. Sofort wurden Boote nach allen Seiten ausgesandt, um nach dem Orte des Schiffbruches zu suchen. Ununterbrochen fragte man bei den Insulanern herum, man wanderte von einem Dorfe zum andern, man forschte besonders bei den Häuptlingen, überall erhielt man nur unzusammenhängende und widersprechende Antworten. Endlich erklärte sich ein Insulaner infolge eines ihm geschenkten roten Tuches willig, die Franzosen zu der Stelle des Schiffbruches zu führen. In einer bestimmten Entfernung liess er den Kahn an einer Art Kanal durch die Riffe halten und forderte sie durch ein Zeichen auf, auf den Meeresboden zu schauen. Wirklich sah man auf dem Boden des Meeres, dessen Klarheit alles genau erkennen liess, in einer Tiefe von 4 - 5 m, hier und dort zerstreut an Korallen hängend, Anker, Ketten, Kanonen und eine grosse Menge von Bleiplatten. Bei diesem Anblick waren alle Zweifel zerstreut. Hier war die Stätte des Schiffbruches ihrer unglücklichen Landsleute.

Nachdem die Astrolabe an einem sicheren Ankerplatze geborgen war, setzte d'Urville mit neuem Eifer seine Forschungen fort. Eine Schaluppe wurde abgeschickt, um von den Ueberresten so viel wie möglich heraufzuholen. Ein Anker von 1800 Pfund, eine kleine Kanone, zwei kupferne Steinschleudern bewiesen, dass die Trümmer wirklich Ueberreste der Expedition von Lapérouse waren. Nachdem alle Offiziere einstimmig erklärt hatten, dass Vanikoro (das ist nach d'Urvilles Feststellungen der richtige Name der Insel) als der Ort des Schiffbruches von Lapérouse anzusehen sei, errichtete die Mannschaft ein kleines, bescheidenes Mausoleum, das sie unter dröhnendem Kanonendonner mit stillem Schmerze dem Andenken ihrer unglücklichen Kameraden und Landsleute widmete. In

einen der Querbalken grub man eine Bleiplatte ein mit der Inschrift:

A la memoire
de Lapérouse
et de ses compagnons
l'Astrolabe.
14. Mars 1828.

Schon nach kurzer Zeit machte sich der ungünstige Einfluss des Klimas bemerkbar. 40 Mann der Besatzung, unter ihnen auch der Kapitän, waren bereits erkrankt, während die übrigen nur mit Mühe die nötigen Arbeiten verrichten konnten. Es war dringend nötig, die Insel zu verlassen, wollte man nicht Gefahr laufen, dass alle dem furchtbaren Fieber zum Opfer fielen.

Bei der grossen Zahl der Kranken konnte d'Urville natürlich nicht daran denken, die wegen ihrer Klippen so sehr gefürchtete Torres-Strasse zu durchfahren. Er nahm daher seinen Kurs nach Guam, wo Freycinet so liebevoll aufgenommen worden war und das wegen seines Reichtums an Lebensmitteln und seines gesunden Klimas die meiste Aussicht bot auf Genesung der Mannschaft in kurzer Zeit. Auf der Fahrt durch die Karolinen erkannte er einige Inseln, von denen Duperrey nur den westlichen Teil gesehen hatte. Obwohl die ganze Besatzung der Ruhe und Erholung dringend bedurfte, konnte d'Urville es sich doch nicht versagen, den östlichen Teil dieser Inseln zu erforschen und so die Aufnahmen seines Vorgängers zu vollenden. Endlich am 2. Mai 1828 ging die Astrolabe in der Bai von Umata vor Anker. Hier erholte sich die Mannschaft bald wieder, so dass Dumont d'Urville nach vierwöchentlichem Aufenthalte befriedigt wieder in See gehen konnte. Er durchschnitt die Karolinen an ihrem Westende und kam über Neu-Guinea Waigeu und Boeroe schliesslich in Amboina an.

Von hier ging die Astrolabe am 4. August unter Segel und erreichte mit kürzerem Aufenthalte in Batavia und längerem in Mauritius am 25. März 1829 den Hafen von Marseille. Die Reise hatte 35 Monate gedauert, und d'Urville hatte auf ihr einen Weg von 25000 Meilen(lieues = 112 500 km) zurückgelegt.

Aeusserst schmerzlich musste es für die noch lebenden Teilnehmer an der Reise d'Entrecasteaux's sein, zu hören, dass sie im Jahre 1793 ganz nahe an der Insel Vanikoro vorbeigesegelt waren und, ohne sie anzulaufen, sich nur mit der Bestimmung ihrer Lage zu 11° 40′ S. 166° 45′ O. begnügt hatten.[11]) Ueber die Verhältnisse, die sie bei einer etwaigen Landung dort vorgefunden hätten, ist viel gestritten worden. Wir wollen uns dem durchaus begründeten Urteil des Kapitäns Rossel, der selbst an jener Fahrt teilgenommen hatte, anschliessen, wenn er in seinem „Rapport sur la navigation de l'Astrolabe" am 17. August 1829 in der Kgl. Akademie der Wissenschaften unter anderem ausführte:

„Si quelque chose peut adoucir les regrets de ceux qui ont accompagné le contre-amiral d'Entrecasteaux, chargé spécialement de rechercher les traces de Lapérouse, c'est que dans le cas même ils auraient abordé à l'île Vanikoro pendant leur expédition, il est probable qu' ils n' y auraient retrouvé que les témoins muets de la perte de ses bâtimens. La seule différence qui eût existé, c'est que ces témoins n'eussent pas été endommagés par le temps. En effet les bâtimens de Lapérouse, partis de Botany-Bay au commencement de l'année 1788, doivent avoir péri sur l'île de Vanikoro dans le courant de la même année, ou au plus tard au commencement de 1789. Ce n'est qu'au mois de mai 1793, c'est à dire quatre ou cinq ans après l'époque présumée de la perte des batimens

[11]) Rossel: I p. 367 Dum d'Urville: V. p. 212.

de Lapérouse, que le contre-amiral d'Entrecasteaux aurait pu aborder les lieux du naufrage. Les renseignemens obtenus et transmis par M. d'Urville doivent faire supposer s'ils ne donnent pas une entière certitude, que le contre- amiral d'Entrecasteaux serait encore arrivée trop tard pour sauver la vie à quelques- uns des malheureux naufragés, puisque deux ans après la perte des bâtimens il n'en restait plus un seul sur l'île.

Qu'il me soit permis d'exprimer les regrets que doivent éprouver les personnes qui ont fait partie de l'expédition à la recherche de Lapérouse et que je ressens aussi vivement qu' aucun autre. Le 19. Mai 1793 les frégattes la Recherche et l'Espérance ont eu connaissance du sommet de l'île Vanikoro; elle était alors à quinze lieues au vent. Le nom de la Recherche lui fut imposé, et cette île fut alors confondue dans notre opinion avec la multitude d'autres îles que nous avions vues, et qu'il nous avait été impossible de visiter en détail. Nous étions loin de penser que c'était là où se trouvaient le but et le terme de nos recherches et de tous nos vœux. Il ne peut pas rester de doute à l'égard de l'identité de l'île Vanikoro et de l'île de la Recherche de d'Entrecasteaux. La position géographique tant en latitude qu'en longitude assignée par M. d'Urville à l'île de Vanikoro, s'accorde d'une manière surprenante avec la position assignée à l'île de la Recherche pendant le voyage de d'Entrecasteaux." (Rapport de M. de Rossel bei d'Urville I. p. 91.)

C. Schluss.

Ich habe im Vorliegenden versucht, die Bedeutung der französischen Entdeckungsfahrten von der Ausfahrt von Lapérouse bis auf die endgültige Aufklärung des Schicksales dieses berühmten Seefahrers und seiner unglücklichen Mannschaft durch Dumont d'Urville 1829 darzulegen, und zwar habe ich dabei hauptsächlich die Verdienste um die Geographie der besuchten Länder im Auge gehabt und mich im allgemeinen auf die rein geographischen Arbeiten der Forscher beschränkt. Damit ist jedoch die weitgehende Bedeutung der Reisen in keiner Weise erschöpft. Ja, es liesse sich sogar der Standpunkt verteidigen, dass darin nicht einmal die Hauptbedeutung der Expeditionen liege. Wenn das nun vielleicht auch bei den Expeditionen Freycinets und Duperreys zutreffen mag, da ja ihr Hauptaugenmerk auf rein naturwissenschaftliche Beobachtungen gerichtet war, ohne dass sie aber dabei, wie ich das gezeigt habe, geographische und hydrographische Aufnahmen vernachlässigt hätten, so haben doch andererseits die grossen Reisen von d'Entrecasteaux und Dumont d'Urville ihre Bedeutung zum grössten Teile ihren Entdeckungen und geographischen Aufnahmen zu verdanken. Dass aber auch von ihnen, wie von allen andern, alle Zweige der Naturwissenschaften in gebührender Weise berücksichtigt und durch viele Forschungen bereichert wurden, darauf soll in Folgendem kurz hingewiesen werden.

An Bord der Boussole befand sich der Naturforscher Lamanon, der sich hauptsächlich dadurch einen Namen in der physikalischen Geographie erworben hat, dass er auf jener Reise unter Lapérouse zuerst die Veränderlichkeit der magnetischen Intensität feststellte. Neben die-

ser wichtigen Entdeckung verdanken wir ihm wertvolle physikalische und mineralogische Beobachtungen auf dem Pik von Teneriffa[1]). Er stellte auch bei der dreimaligen Fahrt über denAequator Untersuchungen an über den Verlauf des magnetischen Aequators und fand dabei, dass an zwei verschiedenen Stellen der magnetische Aequator, d.h. die Linie, auf der die magnetische Inklination = o ist, nicht mit dem geographischen Aequator zusammenfiel (der magnetische Nordpol war damals noch unbekannt und wurde erst später 1831 durch James Clarke Ross entdeckt.) Die magnetische Inklimation war o

8. Okt. 1785 $10^0 57'$ S $23^0 5'$ W. Gr.

20. April 1786 $0^0 18'$ N $114^0 13'$ W. G. [2])

Leider sollte der hoffnungsvolle Forscher schon früh sein Leben verlieren, indem er mit seinem Kapitän Delangle und zehn Mann der Besatzung auf den Samoa-Inseln erschlagen wurde.[3])

Besonders bereichert wurden die Naturwissenschaften auf der Reise von d'Entrecasteaux. Vor allem war es der Botaniker und Zoologe Jacques-Julien Labilliardière, der sich um fast alle Zweige der Naturwissenschaften, Mineralogie, Geologie, Botanik, Zoologie und Anthropologie ausserordentliche Verdienste erworben hat. Ihm verdanken wir die erste brauchbare Forschung über die Eingeborenen Australiens und besonders Tasmaniens, Neu-Caledoniens und fast aller Inseln, die man auf der Fahrt berührte. Er hat uns zuerst einen Einblick eröffnet in die eigenartige Flora der besuchten Länder. Seine Beobachtungen sind zusammengefasst in den Werken „Relation du voyage à la recherche de Lapérouse" und „Novae

[1]) Veröffentlicht im Journal de physique II Bd. 1786.
[2]) Tables de la route de la Boussole Lap. III, p. 317.
[3]) Lap. III. p. 254—264.
[4]) Leider ist die wissenschaftl. Abhandlung „Prodromus florae novae Hollandiae" unvollendet geblieben.

Hollandiae plantarum specimen." Beide Werke sind die ersten wohlgelungenen Versuche, ein Gesamtbild zu entwerfen von der Vegetation Australiens und Ozeaniens. Sie bilden die Grundlage, auf der später Flinders' Begleiter, R. Brown, einer der hervorragendsten Botaniker aller Zeiten, seine botanischen Studien aufbaute.[4]) In einer einfachen, natürlichen und leichten Sprache enthalten die Werke eine gedrängte Fülle von wissenschaftlich wertvollen Forschungen, und wir können uns ohne Bedenken den Worten Flourens anschliessen, wenn er Labilliardière nennt „un des premiers naturalistes qui nous aient fait connaître ces végétaux singuliers des terres australes qui soit pour l'anatomie, soit pour les classifications, ont tant ajouté aux combinaisons de la botanique."

Die zoologischen Untersuchungen wurden ganz besonders gefördert durch die Arbeiten von F. Péron, dem Zoologen bei der Expedition Baudins. Ganze Abhandlungen seines Reiseberichtes handeln hierüber, und die grossartigen Sammlungen, die er nach Frankreich mitbrachte, lassen erkennen, mit welchem Eifer der junge Gelehrte seinen Studien oblag. Ihm verdanken wir die erste genaue wissenschaftliche Beschreibung des Känguruhs, jenes in Australien und seinen Inseln so häufig vorkommenden Vierfüsslers. In den zahlreichen Zusammenkünften mit den Eingeborenen studierte er ihre Sprachen, Sitten und Gewohnheiten, ihre religiösen Gebräuche bei der Geburt, bei der Ehe, beim Tode, ihre Lebensweise, die Art und Weise der Jagd und der Fischerei, ihre Feste, ihre Tänze, kurz alles, was für die Kenntnis dieser Völker von Interesse sein konnte. Dabei unterliess er es nicht, so weit dies möglich, die Geschichte der fremden Stämme zu erforschen und Untersuchungen anzustellen über die Zusammengehörigkeit der Rassen und ihre Herkunft. Und dabei zeigte sich folgende überraschende Tatsache: Die

Eingeborenen Tasmaniens und Australiens haben, abgesehen von ihren magern Gliedern, nichts mit einander gemeinsam, weder in ihren Sitten, ihren Gebräuchen, ihren plumpen Fertigkeiten, noch in ihren Jagd- und Fischereiwerkzeugen, ihren Wohnungen, Kähnen, Waffen, noch in ihrer Sprache, noch in dem Ganzen ihrer körperlichen Beschaffenheit, der Form des Schädels, den Verhältnissen ihres Gesichtes u.s.w. Diese ganze Unähnlichkeit zeigt sich auch in der Farbe. Die Einwohner von Tasmanien sind viel brauner als die von Australien. Sie zeigt sich auch in dem wichtigsten Kennzeichen zur Unterscheidung verschiedener Menschenrassen, der Beschaffenheit der Haare. Die Einwohner von Tasmanien haben kurzes, wolliges und krauses Haar, die von Australien dagegen schlichtes, langes und steifes Haar. Was ergibt sich aus dieser eigentümlichen Beobachtung? Wie lässt sich diese Tatsache bei der relativ geringen Breite der Bass-Strasse erklären, die zudem noch mit einer Anzahl grösserer und kleinerer Inseln angefüllt ist? Wie lässt sich die Ausschliessung aller Verbindung, die unsern Begriffen über den Verkehr der Völker widerstreitet, begreifen? Péron gibt uns auf diese Fragen die Antwort, indem er den Schluss zieht, dass die Trennung Tasmaniens von Australien früher geschehen sein müsse, als die beiden Länder bevölkert wurden, da man im andern Falle annehmen musste, dass ihre Einwohner einer einheitlichen Rasse und zwar derjenigen angehört hätten, deren wilde Stämme ganz Australien, von den südlichen Grenzen bis zu den glühenden Gestaden des Landes Arnheim und Carpentaria, innehaben. Die Annahme einer frühen Trennung findet noch eine besondere Stütze in der auffallenden Tatsache, dass der Hund auf allen Punkten Australiens angetroffen wurde, in Tasmanien dagegen nirgends. Noch eine ganze Reihe interessanter Aufsätze findet sich in

Pérons Werke, so über versteinerte Conchylien (II, 140), von den sonderbaren Inkrustationen auf Neu-Holland (II, 142), über die Bildung von madreporischen Inseln, Archipelen und Gebirgen (II, 151), Nachrichten über den Aufenthaltsort der Seetiere (II, 294), Nachrichten über das Pflanzenwachstum auf Neu-Holland, von dem Botaniker Leschenault[5]) (II, 304), Versuche über die physische Stärke der Wilden von Diemensland, von Neu-Holland und der Einwohner von Timor (I, 173), Abhandlung über die Temperatur des Meeres, sowohl an seiner Oberfläche, als in einer grösseren Tiefe (II, 275.).

Auch Dumont d'Urville stellte sowohl bei seiner Ausfahrt als auch bei seiner Rückkehr über die Temperatur des Wassers im westlichen Becken des Mittelländischen Meeres Untersuchungen an. Dabei zeigte sich, dass von einer Tiefe von etwa 350 m an abwärts bis zu den grössten Tiefen eine nahezu konstante Temperatur von 12½ bis 14⁰ herrschte.

In seinem Berichte heisst es hierüber:

26. April 1826.

„Ce même jour, à trois heures aprês midi, il fit calme plat; j'en profitai pour faire la première expérience de température à profondeur. Le thermométrographe No. 9 de Bunten fut descendu à trois cents brasses (= 486 m) et y resta un quart d'heure; retiré du cylindre en cuivre, où l'eau n'avait nullement pénétré, l'index ne donna qu' un degré de moins que la température de la surface qui avait été 13,8⁰. Cet essai me fit juger quels soins minutieux et quelles précautions il me faudrait apporter dans ces expériences, afin de prévenir autant que possible toutes les sources d'erreur surtout éviter la rupture de ces fragiles instrumens. (Dum. d'Urv. I, p. 11).

---

[5]) **An ihn erinnern noch heute Cap Leschenault an der Westküste Australiens. (31⁰ 12′ S) und Leschenault-Inlet nördl. von der Geographen-Bay.**

22. u. 23. März 1829.

Je résolus de mettre à profit les calmes désespérans auquels nous étions livrés, pour exécuter, dans les journées du 22. et du 23, deux nouvelles expériences de thermométrographe dans le bassin de la Méditerranée. En conséquence, cet instrument fut successivement envoyé à six cents brasses (= 972 m), puis à trois cents, sans rencontrer le fond. La première fois, la température de l'air étant à 14,2⁰, et celle de la surface de l'eau à 14,7⁰; à six cents brasses, elle ne descendit qu' à 12,6⁰. La seconde fois, l'air étant à 14,5⁰ et l'eau à la surface à 1,39⁰; à quinze cents pieds de profondeur, la température fut encore à 12,7⁰.

De ces deux expériences, il résulte que la température de la mer ne change point de l'énorme profondeur de trois mille à celle de quinze cents pieds, et qu'en outre la température de cette couche est, à très peu de chose près, la même que celle de la surface."(Dum. d'Urv. V, p. 579-580.).

Und welche dauernden Folgen haben denn die berühmten Reisen der Franzosen gehabt? so könnte man vielleicht noch fragen. Keine Folgen von spezifisch französischem Gepräge. Französische Sprache und französische Kulturverbreitung finden sich nur vereinzelt, gleichsam wie auf einsamen Oasen in der Wüste des Weltenmeeres vor, da England, schon damals zur See ungleich mächtiger als die andern europäischen Nationen, seine Flagge zum Zeichen der Besitzergreifung auf dem australischen Kontinente und den meisten und bedeutendsten Inseln des Stillen Ozeans aufpflanzte und der ganzen Entwicklung in dieser neuen Welt seinen Stempel aufdrückte.

Aber zahlreiche französische Namen erinnern als stumme Zeugen an die Vorüberfahrt der erwähnten Expeditionen, zahlreiche Leichensteine aber auch verkünden der

Nachwelt Ort und Zeit, wo das unersättliche Meer, die unmenschliche Grausamkeit der Wilden, Fieber und Skorbut, die schlimmsten Feinde des Seemannes in jener Zeit, mit unerbittlicher Strenge ihre Opfer forderten und Mannschaften sowohl wie Offiziere dahinrafften. Und ihnen, die ihr Leben opferten in der erhabenen Aufgabe, die gefährlichen Stellen des Ozeans zu ergründen zum Nutzen der späteren Schiffahrt, Kultur und Civilisation zu tragen in fremde Länder, Welthandel und Wohlstand der Völker zu fördern, ihnen gebührt eher ein Ruhmesblatt in der Geschichte als dem stolzen Eroberer, der Tod und Verderben über ganze Völker bringt und unter den Hufen seiner Rosse die blühendsten Gefilde zerstampfen lässt. Und so verlassen wir denn unsere Betrachtung mit dem aufrichtigsten Gefühle neidloser Anerkennung und dankbarer Bewunderung.

Angabe der benutzten Literatur.

1) Anson Georg: Voyage autour du monde 1740, 41, 42, 43, 44. Genève 1750.
2) Ferdinand Attlmayr: Handbuch der Ozeanographie und Maritimer Meteorologie. Wien 1883.
3) Boguslawski u. Krümmel: Handbuch der Ozeanographie. Stuttgart 1887.
4) João de Barros: Decada terceira Da Asia 4 Bde. Lisboa 1628.
5) Bougainville: Voyage autor du monde par la frégatte du roi la Boudeuse. 3 Bde. Paris 1772.
6) Peter Dillon: Voyage aux îles de la mer du sud 1827 et 1828 et relation de la découverte du sort de Lapérouse. 2 Bde. Paris 1830.
7) Dumont d'Urville: Malerische Reise um die Welt, übersetzt von A. Diezmann, 2 Bde. Leipzig 1835.
8) Dumont d'Urville: Voyage de découvertes autour du monde et à la recherche de Lapérouse. 5 Bde. Paris 1832.
9) Mémoire sur les opérations géographiques faites dans la campagne de la corvette de S. M. la Coquille, pendant les années 1822, 1823, 1824 et 1825 par L. J. Duperrey. Paris 1827.
10) Voyage autour du monde sur la corvette la Coquille, pendant les années 1822/25 par L. J. Duperrey.
   a) Hydrographie, Paris 1829;
   b) Physique, Paris 1830.
11) Fleurieu: Découvertes des Français en 1768 et 1769 dans le sud-est de la nouvelle Guinée; Paris 1790.

12) Matthew Flinders: A voyage to terra australis 2 Bde. London 1814.

13) Louis Freycinet: Voyage de découvertes aux terres Australes pendant les années 1800, 1801, 1802, 1803 et 1804 sous le commandement du Capitaine de vaisseau N. Baudin: Navigation et Géographie. Paris 1815.

14) Louis Freycinet: Voyage autour du monde exécuté sur les corvettes de S. M. L'Uranie et la Physicienne pendant les années 1817, 1818, 1819 et 1820; Navigation et hydrographie. 2 Bde. Paris 1826.

15) Phillip P. King: Narrative of a survey of the intertropical and western coasts of Australia. 2 Bde. London 1827.

16) Labilliardière: Relation du voyage à la recherche de Lapérouse 2 Bde. Paris 1798.

17) Magazin merkwürdiger Reisen Bd. XXI u. XXII.

18) The nautical magazine Bd. 34 u. 35. London 1865 u. 1866.

19) Meinicke: Das Festland Australien. Prenzlau 1837.

20) Meinicke: Die Inseln des Stillen Ozeans. 2 Bde. Leipzig 1875.

21) Milet-Mureau: Voyage de Lapérouse autour du monde. 4 Bde. Paris 1978.

22) John Moresby: Discoveries and surveys in New-Guinea and the d'Entrecasteaux islands, London 1876.

23) Oberbergrat Odernheimer: Das Festland Australien; Geogr. naturwiss. u. kulturhistorische Skizzen.

24) M. F. Péron: Voyage de découvertes aux terres Australes sur les corvettes Le Géographe, le Na-

turaliste et la goelette le Casuarina pendant les années 1800, 1801, 1802, 1803, 1804 übersetzt von Prof. Hausleutner, 2. Bde. Cotta'scher Verlag 1819.

25) O. Peschels: Geschichte der Erdkunde. München 1877.

26) Voyage du gouverneur Phillip à Botany-Bay. Paris 1791.

27) Plant: Handbuch einer vollständigen Erdbeschreibung und Geschichte Polynesiens. 2 Bde. Leipzig 1793.

28) Rossel: Voyage de d'Entrecasteaux, envoyé à la recherche de Lapérouse. 2 Bde. Paris 1808.

29) William Edwin Safford: The useful plants of the island of Guam. Washington 1905.

30) Abel Jansz Tasman: Journal van de reis naar het onbekende Zuidland in den Jahre 1642, 1643. Amsterdam 1860. Herausgegeben von J. Swart.

31) Sanchez y Zayas: Voyage de la corvette espagnole Narvaez de Manile aux Mariannes in Annales hydrographiques.

Recueil d'avis, instrections, documents et mémoires rel. à l'hydrographie et à la navigation. Paris 1865-66.

Vita.

Ich, Johannes Büntgen, geboren am 13. Juli 1882 zu Leutesdorf (Kreis Neuwied) als Sohn des Schmiedemeisters Johannes Büntgen und seiner Ehefrau Anna geb. Netz, katholischer Konfession, besuchte bis Ostern 1895 die Volksschule meines Geburtsortes, bezog darauf das Progymnasium zu Andernach und die Gymnasien zu Montabaur und Neuwied, welch letztere Anstalt ich Ostern 1903 mit dem Zeugnis der Reife verlies. Darauf widmete ich mich an der Universität Bonn von Ostern 1903 bis Ostern 1904, an der Universität Würzberg von Ostern 1904 bis Herbst 1904 und seit dieser Zeit wieder in Bonn dem Studium der Geographie, Mathematik, Physik und Philosophie. Am 31. Juli 1907 bestand ich die mündliche Doktorprüfung.

Meine akademischen Lehrer waren folgende Herren Professoren und Dozenten:

in Bonn: Anschütz, Bucherer, Clemen, Drescher, Dyroff, Erdmann, Eversheim, Frh. v. d. Goltz†, Gothein, Jäger, Kaufmann, Kayser, Kirschkamp, Konen, Kortum†, Kowalewski, Küstner, Löb, Loersch†, Loeschcke, Lorberg†, Rein, Selter, Schmieden, Schumacher, Study, Weber.

in Würzburg: Dürr, Merkle, Rost, Schell†, Stölzle.

Allen schulde ich Dank. Besonders ist es mir eine angenehme Pflicht, meinem hochverehrten Lehrer, Herrn Geheimrat Prof. Dr. Rein zu danken, dem ich bei der Abfassung vorliegender Arbeit mancherlei Anregung verdanke.



Inhaltsangabe.

A. Einleitung.

B. Hauptteil.

